

**STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO**

NINO ARENA

LA REGIA AERONAUTICA

1939 - 1943

VOLUME PRIMO

**1939 - 1940
DALLA NON BELLIGERANZA
ALL'INTERVENTO**



ROMA 1981

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

NINO ARENA

LA REGIA AERONAUTICA

1939 - 1943

VOLUME PRIMO

1939 - 1940

DALLA NON BELLIGERANZA
ALL'INTERVENTO

ROMA 1981

© STATO MAGGIORE AERONAUTICA

All rights reserved.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, or otherwise, without the prior permission of the STATO MAGGIORE AERONAUTICA - ROMA.

Guida per le fonti consultate

Ringraziamento

La presente opera, per la sua vastità, importanza e validità storica, ha richiesto una lunga, laboriosa preparazione durata più anni, intesa soprattutto alla ricerca del materiale da consultare e selezionare, basandosi l'opera, essenzialmente, sulla presentazione documentaria ufficiale, ritenuta, a giudizio unanime degli esperti e degli storici, come aspetto inoppugnabile per conferire al lavoro attendibilità, serietà, riscontri probanti sugli avvenimenti descritti.

La principale e naturale fonte d'informazione è stata l'Aeronautica militare italiana, non poteva essere diversamente, sia attraverso il materiale conservato presso l'ufficio Storico/S.M.A., sia, soprattutto, la raccolta documentaria, imponente, multiforme, interessante, preziosa, esistente presso l'Archivio Centrale dello Stato di Roma (A.C.S.). Attraverso l'analisi dei documenti consultati presso queste due essenziali fonti d'informazioni, è stato quindi possibile ricostruire e ricucire pazientemente giorno dietro giorno, la vita dell'Aeronautica italiana dalle sue origini al 1946, collegando, inserendo e armonizzando eventi ed episodi apparentemente slegati ritenuti a sè stante ma che trovano invece la loro necessaria e logica presenza nel più vasto e complesso contesto rappresentato da oltre trent'anni di storia aeronautica italiana.

Le documentazioni consultate e descritte in appendice ai vari capitoli, portano quindi l'intestazione US/SMA e ACS, seguite per quest'ultima denominazione, dall'anno e dal numero con cui sono state registrate nella loro collocazione archivistica. Per comodità e facilità d'interpretazione, non risulta riportato per esteso il contenuto del materiale raccolto e ordinato in ogni singola busta per la vasta ed eterogenea raccolta dei documenti conservati.

La guida delle buste ACS consultate ed il titolo del materiale in ciascuna di esse contenuto, sarà descritta nell'ultimo volume dell'opera.

Altro materiale ufficiale consultato proviene dall'U.S./S.M.E. e riguarda essenzialmente eventi legati al Comando Supremo/Stato Maggiore Generale ed allo SM/RE.

In particolare sono stati esaminati i documenti del diario storico CS/SMG (diario Cavallero) e l'attività dei vari uffici dipendenti, consultazione questa integrata opportunamente per taluni aspetti riservati, dal materiale ex nemico custodito presso il National Archives of Records Service di Washington D.C., selezionati, catalogati e ordinati dal General Service Administration (G.S.A.) la cui sigla d'identificazione ricorre nell'appendice sulle fonti consultate con la denominazione aggiuntiva IT (Italy).

Altre documentazioni sono state ancora reperite sui fondi della Marina Militare dell'A.C.S.; presso il Militararchiv della Repubblica Federale di Germania di Friburgo e riguardano eventi relativi alla FF.AA. tedesche, in particolare Luftwaffe, e per la parte interessante specificamente l'Italia, i rapporti intercorsi fra la Luftflotte 2 e lo SM/RA e l'OKL/RLM.

Documenti dell'ex Ministero dell'Africa Italiana, del Ministero degli Esteri, del Comitato Generale per le Fabbricazioni di guerra (COGEFAG), dalla Segreteria particolare del Capo del Governo (carteggio riservato e ordinario), dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale di P.S. e Direzione Generale Protezione civile e antiaerea), dai fondi ACS dell'Aiutante di Campo di Vittorio Emanuele III, del Maresciallo Graziani, dal Comando Supremo (raccolta informative S.I.M./S.I.S./S.I.A.) dagli archivi delle società industriali e specificamente aeronautiche, dalla consultazione della bibliografia ufficiale militare italiana, tedesca, inglese, statunitense, canadese, australiana, dall'Archivio Militare dell'Armata francese di Parigi, dagli addetti militari e aeronautici accreditati presso il governo italiano.

Particolarmente utile è stata la consultazione della vastissima raccolta bibliografica storica e aeronautica sulla 2^a Guerra Mondiale, necessaria per chiarire e completare taluni aspetti delle vicende narrate e trarre necessari riscontri. Come si potrà notare da queste brevi note introduttive, il lavoro è stato affrontato con larghezza di informazioni spaziando sui 360° del panorama storico mondiale ed è stato realizzato grazie anche alla collaborazione di molti enti e persone cui desidero esprimere la mia più viva riconoscenza e gratitudine per aver contribuito in ogni modo possibile ed in rapporto alle proprie possibilità, a facilitare il mio lavoro. In particolare al personale tutto - ufficiali e sottufficiali - dell'US/SMA, del V Reparto SMA, della Fototeca SMA, della Rivista Aeronautica, dell'A.C.S. - dal sovrintendente ai funzionari, dai consulenti delle singole sezioni interessate al personale d'archivio - dagli ufficiali e sottufficiali

dell'US/SME e della Biblioteca Centrale Militare.

Ai rappresentanti delle ditte interpellate ed ai P.R., ai privati, agli ex aviatori ed ai familiari di aviatori scomparsi che hanno inteso col loro gesto ripristinare una continuità ideale mai obliata, a tutti coloro che direttamente o indirettamente mi hanno aiutato e incoraggiato con sincero entusiasmo ed amicizia.

Ed infine per concludere questa lunga elencazione certamente utile ma necessariamente prolissa, sento il dovere insopprimibile di ricordare con sincero e riverente pensiero, il compianto Generale Annibale Cazzaniga - Capo dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore Aeronautica - che volle con il suo illuminato e sensibile pensiero consigliarmi, incoraggiarmi ed affidarmi questo lavoro di così grande responsabilità ed impegno. Spero di non avere demeritato tale fiducia.

Roma, 30 aprile 1980

Premessa e presentazione dell'opera

Il 10 giugno 1940 l'Italia interveniva nella 2^a guerra mondiale schierandosi al fianco della Germania contro Francia e Inghilterra.

La decisione di entrare in guerra, al di fuori dei motivi politici o di opportunità contingente che avevano provocato e deciso l'intervento, comportava conseguentemente la partecipazione al conflitto dell'Aeronautica italiana, che si presentava all'attenzione del mondo intero animosa e consapevole per positive esperienze operative acquisite precedentemente in guerra fra il 1935/39, unitamente ad un consolidato alone di meritato prestigio internazionale conquistato in pace, aspetti questi ritenuti entrambi validi e sufficienti per far considerare coralmente ad - amici, nemici, neutrali - di possedere in pectore, adeguata potenza e flessibilità, notevoli capacità d'intervento su diverse latitudini, ottime possibilità d'interpretazione - sia strategiche che tattiche - nel generale contesto della nuova e moderna guerra aerea da qualche mese iniziata in Europa.

Tali considerazioni, suffragate anche da particolari convinzioni autorevolmente convalidate dai risultati bellici ottenuti in Africa orientale e in Spagna, dai numerosi primati aerei conquistati, dalla diffusione in tutto il mondo dei prodotti aeronautici "made in Italy", vennero recepite e opportunamente vagliate da un vasto consenso di fiducioso rispetto ed attesa nell'ambiente aviatorio internazionale, influenzato soprattutto dagli aspetti tecnici dimostrati e dalle affermazioni sportive ottenute negli anni precedenti dall'aviazione italiana. Erano disponibili quindi tutti o quasi tutti gli elementi necessari per affrontare con sicurezza e serenità di giudizio la nuova impegnativa prova che si parava sulla strada dell'aviazione italiana, garantire e convalidare se necessario con seria preparazione, una qualificata partecipazione alle operazioni di guer-

ra in misura proporzionale alle generali aspettative dell'opinione internazionale, paragonabili, si supposeva, come livelli generali, alla neo rivelazione Luftwaffe giunta in breve tempo alla ribalta dell'attenzione mondiale forse con meno notorietà, simpatia e consensi dell'aviazione italiana ma sicuramente con più sorprendente efficienza bellica; pari anche alla Royal Air Force risultata invece impensabilmente dotata di sorprendente vitalità e tenacia nel contrastare, nel momento più drammatico della storia inglese, l'agguerrita arma aerea germanica.

Sfortunatamente, o meglio sarebbe dire paradossalmente, all'aspetto apparentemente brillante, disinvolto, sportivo, efficiente e multiforme accreditato a torto o ragione da molti all'Aeronautica italiana, non doveva far riscontro, sostanzialmente, una sufficiente e creduta realtà per carenza d'interpretazione operativa, tangibile qualificazione professionale mediamente qualitativa, adeguata filosofia dottrina all'altezza con i tempi, modesta preparazione ai livelli d'impiego, tecnici, bellici, addestrativi ed infine per disfunzioni dell'apparato industriale e produttivo non razionalmente organizzato e armonicamente coordinato.

Analizziamo e spieghiamo obiettivamente questi contrastanti aspetti della realtà aeronautica italiana alla fredda luce degli avvenimenti di guerra e politici, che si susseguirono ininterrottamente da quel fatidico "luminoso" giorno di giugno al grigio opprimente di quella tristissima giornata del settembre del 1943, allorché l'Italia, non ancora dichiaratasi vinta e definitivamente battuta, abbandonava inopinatamente la lotta per la volontà e determinazione di pochi, dopo 1175 giorni di durissima guerra. Nella sostanza della realtà, l'intero organismo aeronautico italiano era fondamentalmente sano e moralmente integro; aveva uno splendido aspetto vitale, grande dinamismo collettivo, giovanile entusiasmo, ma risentiva, forse

inconsapevolmente, di talune stridenti contraddizioni di crescita che alternavano ad una giovane ma eccellente tradizione di servizio assoluta con grande impegno e serietà in pace e in guerra, una emergente constatazione fondata su una impreveduta presunzione tecnologica che mostrava o doveva ormai mostrare da tempo, i suoi limiti nelle macchine realizzate nell'anteguerra indubbiamente protagoniste di tanti successi ed eclatanti risultati ma ritenute, a torto, idonee incondizionatamente a giudizio dei responsabili, ad operare ancora in un conflitto immediatamente futuro, definito forse superficialmente nei suoi limiti genericamente moderni, ma evidentemente sottovalutato nella sua essenza e nella globale interpretazione del vero significato. Lo prova il fatto evidente delle macchine disponibili con cui l'aviazione italiana iniziò la guerra, considerate valide all'impiego bellico o quanto meno suscettibili di miglioramenti di poco conto (modifiche marginali, motori più potenti, diversa strumentazione). Non venne messa affatto in discussione la formula progettuale, le inferiori caratteristiche tecniche e d'armamento, la concezione costruttiva. Con tale materiale venne quindi affrontata la più difficile, dura, impegnativa e disastrosa vicenda nella storia dell'aviazione italiana, una drammatica prova rappresentata e interpretata da tutti i suoi uomini in ardue condizioni d'inferiorità, in quanto rivelatasi ben presto come una guerra altamente tecnicizzata, diversa da quella prevista perché in continua evoluzione progettuale e dottrina e a cui non fu possibile inizialmente adeguarsi per carenza di flessibilità psicologica e radicati luoghi comuni, mantenere il passo, eliminare handicap; una guerra inaspettatamente "moderna" che non ammetteva superficialità tipicamente nostrane e meno che mai italiane improvvisazioni ed "arrangamenti" in cui la classica contrapposizione tradizionale basata su semplici concezioni ideali e morali se raffrontata realisticamente alla fredda potenza meccanica nemica cieca e distruttiva, non aveva valore alcuno se non nell'ammirevole aspetto spirituale e umano del sacrificio offerto, reso spesso senza adeguata contropartita.

Non venne certamente a mancare in questa durissima prova, l'apporto entusiastico di tanti aviatori: dai comandanti tutti al personale di volo, dagli specialisti ai più umili avieri, dagli operai militarizzati alle maestranze dell'industria aeronautica; una grande ed affiatata famiglia i cui componenti contribuirono in varia misura e in campi diversi, con affetto, entusiasmo, stima reciproca e disciplina, a condividere le ore liete, le fortune e i momenti tristissimi scaturiti nel corso degli eventi di guerra.

Venne meno invece ed in decisiva misura, l'apporto già

scontato e citato del materiale di volo disponibile e delle strutture approntate; vennero a mancare ugualmente nuovi concetti dottrinari e tattici poiché quelli esistenti si rivelarono non sufficientemente adeguati con tempestività e modalità d'impiego alle nuove esigenze di guerra. Di conseguenza divenne sempre più difficile il confronto con l'avversario dimostratosi largamente superiore per avvedutezza d'intervento, più lungimirante e aggressivo nella convinzione della bontà e quantità dei suoi mezzi, più preparato psicologicamente ad una guerra moderna e concettualmente più avanzata; vennero anche irrimediabilmente perdute, favorevoli, iniziali possibilità di successo su taluni scacchieri operativi, vuoi per modestia strategica o perplessità d'azione, vuoi per mancanza di audaci iniziative. Una serie di elementi non sufficientemente valutati che col tempo finirono per prevalere anche sui valori individuali, sulle capacità di resistenza morale e fisica, sulle doti professionali del personale.

Le vicende che seguono, descrivono obiettivamente, fedelmente e documentano cronologicamente, ciò che fece l'Aeronautica italiana durante il 2° conflitto mondiale limitatamente al periodo 1939/1943, da dove i successivi eventi politico-militari si raccordano senza soluzione di continuità col periodo post armistiziale, a dimostrare la volontà di combattere ancora degli aviatori, avvenimenti questi elaborati a suo tempo dallo stesso autore e ufficialmente inseriti dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica nella storia dell'aviazione italiana.

L'opera, per la sua vastità descrittiva, si articola necessariamente in più volumi suddivisi razionalmente in cicli operativi, anno per anno, di norma collegati con gli eventi politici, militari e bellici succedutisi in Europa e sui vari fronti di guerra ed è corredata inoltre di materiale illustrativo atto a documentare gli avvenimenti, di utili riferimenti e indicazioni ad aspetti strategici, industriali, economici, produttivi, diplomatici; comprende anche notizie relative alla preparazione, addestramento ed impiego dei reparti aerei, dati statistici ed altro ancora che la completano nel suo aspetto più ampio per una più utile, razionale e necessaria consultazione d'insieme.

Ma prima di entrare nel vivo delle descrizioni, sentiamo il dovere e l'interesse storico di far conoscere taluni aspetti antecedenti al periodo specificamente trattato, allo scopo di introdurre gradualmente i lettori alla conoscenza della materia e renderli partecipi di certi risultati: vicissitudini d'origine, difficoltà incontrate, criteri e scelte del materiale di volo adottato, stato generale di preparazione dell'aeronautica, delle altre FF.AA., dell'Italia in genere.

La vita della R.A. all'inizio degli anni venti fu molto travagliata e difficile e nel 1940, quando il secondo conflitto mondiale era già iniziato da mesi, l'Aeronautica italiana contava appena 17 anni d'anzianità dalla data della sua costituzione come Arma autonoma fra i vari corpi armati dello Stato. Una modesta anzianità di servizio se rapportata alle secolari tradizioni dell'Esercito, della Marina, dell'arma dei RR.CC. o della R. Guardia di Finanza, tradizioni queste costellate da una lunga partecipazione in numerose guerre e importanti avvenimenti della vita nazionale, che avevano contribuito a rafforzarne il prestigio, a consolidarne la struttura, ad esaltarne l'istituzione. Gli ordinamenti che l'Aeronautica si era dati per volere degli altri e praticità, ricalcavano però a grandi linee quelli già in uso nelle altre FF.AA. di cui risentivano l'influenza e le necessità e come tali risultavano quindi difformi per funzionalità, servizi e razionalità dagli specifici interessi dell'Aeronautica.

Come tradizioni acquisite, l'Aeronautica poteva contare nel 1923 idealmente solo sul valore dimostrato dai piloti ed equipaggi a cominciare dalla guerra di Libia del 1911 e nella grande guerra mondiale, anche se tale patrimonio morale era stato assimilato per eredità poiché gli aviatori che avevano combattuto in quelle due guerre appartenevano di fatto all'Esercito e alla Marina. Di suo dopo la costituzione come Arma autonoma, poteva contare solo sulla organizzazione che gli era stata data anche se non molto rispondente, vantare la preparazione e la partecipazione nelle operazioni coloniali durante la riconquista della Libia sino al 1929, la lunga serie di affermazioni internazionali tecniche/sportive, le gesta di valore e l'importanza acquisita nelle campagne di guerra in AOI e nelle operazioni OMS, giudicate però da altri sommariamente ed erroneamente di non rilevante importanza storica e impegno profuso e quindi non «determinanti» per modificare od alterare l'ordine formale nel cerimoniale delle celebrazioni nazionali o influire come presenza o partecipazione, alle più importanti decisioni della vita nazionale: una distinzione sottile ma avvertita che aveva la sua importanza ed il suo peso con cui da molto tempo le altre FF.AA. contavano, patrocinavano, legiferavano, imponevano, influenzavano giudizi e leggi, ottenevano finanziamenti e diritti, privilegi e facilitazioni, sollecitati, sensibilizzati e valorizzati alla Camera ed al Senato dai loro numerosi rappresentanti. Una rapida consultazione dei bilanci militari dell'epoca 1924-1939 e degli interventi legislativi e parlamentari per le FF.AA., potrà fornire la prova convincente di certe disparità se rapportate al più giusto riequilibrio finanziario at-

tuato con tardivo ravvedimento appena alcuni anni più tardi a favore dell'Aeronautica, grazie anche alla preziosa opera d'intervento di pochi sostenitori illuminati dell'Arma Aerea emersi nel contempo nell'ambito degli organi consultivi e legislativi dello Stato.

Le conseguenze di questa velata discriminazione del passato furono una insoddisfacente opera di preparazione militare aeronautica che di riflesso influenzò negativamente anche la condotta delle operazioni nella guerra sul mare e in terra, in relazione allo stato specifico di preparazione di Esercito e Marina non adeguatamente sostenute nell'appoggio diretto dall'Arma Aerea, vuoi da mancanza di coordinamento generale, organizzazione di comando, specifico addestramento, procedure per l'aerocooperazione, assenza di indirizzi dottrinari interforze, reparti specificamente assegnati a tali compiti, sentita collaborazione.

Eppure l'Aeronautica italiana meritava maggiore fiducia e incoraggiamenti in Patria; se non altro per la maggiore considerazione che godeva all'estero per le gesta aviatorie compiute, le numerose affermazioni, alcune riuscite dimostrazioni di efficienza organizzativa e tecnica, gli ammirevoli aspetti individuali e collettivi della classica acrobazia e del volo in formazione messi in luce da piloti ed equipaggi dall'Europa al Mar Nero, dall'Atlantico al Giappone, dal Sud America alla lontana Australia, dall'Africa agli Stati Uniti, gesta queste necessarie per balzare ben presto come risonanza, ai primi posti della graduatoria d'importanza mondiale nella storia dell'aeronautica.

Come si verifica in tutti gli eventi umani, vi è anche negativamente il rovescio della medaglia, con superficialismi, presunzioni, vistosi errori, scelte personali imposte ed errate valutazioni, inadeguate impostazioni d'indirizzi strategici, tattici, tecnologici, operativi, addestrativi: una serie di negativi elementi che per obiettività storica è necessario conoscere.

L'abbondante messe di risultati raccolti, così densa di soddisfazioni morali e affermazioni, venne forse valutata in eccesso e non sufficientemente analizzata, poiché insuperbi oltre misura i protagonisti al vertice dei successi, trascinandoli euforicamente a valutazioni certamente ottimistiche, al di fuori della realtà, non di rado evidenziate in misura tale da deformare l'ottica delle dimensioni e proporzioni come ebbe a dire alla Camera dei Deputati il 16 marzo 1938 il Capo di S.M. che definì gli aerei italiani come i «migliori del mondo»: un grande errore di valutazione questo che venne pagato con la staticità, l'impreparazione a molti livelli specialmente della F.A., con la decadenza tecnologica, con un mancato e utile confronto quali-

tativo, organizzativo e tecnico con le altre più importanti aviazioni mondiali.

Si riteneva infatti, nell'anteguerra, l'aviazione italiana paragonabile come importanza numerica e qualitativa alla Royal Air Force con cui si era sportivamente confrontata più volte nelle varie edizioni della Schneider ma di cui ignorava specificamente organizzazione e preparazione militare; si riteneva ancora la R. Aeronautica superiore tecnicamente e a diversi livelli alla semiclandestina Luftwaffe da poco tempo apparsa clamorosamente alla ribalta mondiale con alcuni significativi e qualificanti records conquistati e vista all'opera «sperimentalmente» in Spagna con la "Condor"; si aveva infine la certezza, non però sufficientemente convalidata, della prevalenza tecnica e qualitativa con l'Armée de l'Air giudicata forse propagandisticamente in evidente declino; non sussistevano invece sufficienti motivi di paragone con le aviazioni statunitense e sovietica se non in termini di grande rispetto per la potenzialità industriale dell'America, che aveva fra l'altro ispirato e suggerito ad alto livello utili indicazioni costruttive e d'indirizzo tecnico all'Italia nel campo dei motori stellari e per le costruzioni metalliche, anche se si pensava che le grandi aviazioni russo-statunitensi avessero dimensioni e impegni proporzionali in rapporto all'importanza mondiale dei due grandi paesi e della loro estensione territoriale. Non si avevano notizie certe sulla mitica, semisconosciuta aviazione giapponese, relegata nel freddo arcipelago e tributaria un po' ovunque, già all'epoca, della moderna tecnologia aeronautica.

In definitiva quella italiana era indubbiamente una posizione di rilievo nel campo mondiale, apparentemente ottima e suscettibile peraltro di ulteriori miglioramenti, in quanto programmata nel tempo dopo la fruttuosa stagione dei primati per un accrescimento di potenza, di prestigio, d'importanza internazionale avvertita specialmente dopo la conquista dell'Impero in Africa orientale.

Il programma di rinnovamento impostato e iniziato alla vigilia della guerra non poteva obiettivamente considerarsi futuribile; non presentava sufficiente lucidità d'indirizzi, innovazioni tecnologiche, intendimenti dottrinari inediti, non ebbe anche incoraggiamenti ed appoggi nella misura desiderata da parte delle massime autorità politico-militari a livello di Stato Maggiore Generale, probabilmente per il sussistere nel massimo organo di comando italiano di una certa incapacità ad analizzare acutamente i problemi aeronautici, ma sicuramente per una limitata visione dei problemi strategici in chiave specificamente continentale e terrestre della guerra, oltre naturalmente, ad una insufficiente

credibilità nell'aviazione a convincere le altre FF.AA. per la capacità di determinare risultati decisivi sul campo di battaglia tradizionalmente legati ad interventi dell'Esercito e della Marina. Significativa al riguardo fu l'opinione espressa dal Capo di SMG - Maresciallo Badoglio - il quale inviato nel 1925 negli USA per assistere a prove di bombardamento in picchiata di aerei dell'U.S. Navy secondo gli intendimenti del Gen. Mitchell, disse che si trattava di un «bluff» pur avendo constatato l'affondamento di ex corazzate tedesche colpite con precisione con bombe da 250/500 Kg.

Una chiara dimostrazione d'insufficienza globale, di preconcetti ingiustificati, una radicata convinzione di limitative vedute operative e professionali considerando l'alta carica che ricoprì fra il 1926 e il 1940.

A ciò aggiungasi alcune difficoltà d'origine e d'intesa interforze e persistenti motivi di risentimento polemico risalente ai tempi della costituzione dell'Aeronautica come F.A. autonoma. Non furono estranee a tali disfunzioni le travagliate vicissitudini del primo dopoguerra, allorché l'aviazione, di fatto dipendente come organizzazione e gestione dal Ministero per le Armi e Munizioni, venne affidata come Ente da liquidare dapprima al Commissariato d'aviazione sotto la tutela del R.E., poi assegnata alla Direzione Generale d'Aeronautica, successivamente ceduta al Sottosegretariato per l'Aviazione del Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari ed infine aggiudicata al Ministero dell'Industria per evitare ulteriori polemiche fra esercito e marina ugualmente desiderosi di mantenere e possedere una propria autonoma componente aeronautica come avevano durante la guerra. Nuovamente assegnata poco tempo dopo dal governo ad un dicastero militare nell'ambito dell'Ispettorato d'Aviazione del Ministero della Guerra alle dirette dipendenze dello S.M. Esercito, organismo questo che mantenne tale controllo sino al 24 gennaio 1923, quando la legge costitutiva n. 62 stabiliva finalmente la nascita come Arma autonoma della nuova Regia Aeronautica militare italiana, ponendo fine a tante tormentate vicissitudini, legge questa resa operante a tutti gli effetti il 28 marzo 1923 che sanzionava definitivamente la R.A. come nuova Arma facente parte a tutti gli effetti giuridici e costituzionali delle FF.AA. dello Stato, con proprie autonome funzioni, propria bandiera, ordinamento, uniformi, distintivi di rango, insegne di comando, di specialità, regolamenti di servizio, attribuzioni d'intervento ed altro ancora.

Nella nuova Arma affluivano quanti avevano peregrinato in 5 anni nei vari enti: piloti dell'Esercito o della Marina, dirigibilisti, aerostieri, tecnici e specialisti, uomini dei ser-

vizi logistici e sanitari, ingegneri e burocrati civili, nuove leve di coscritti, allievi accademisti, specialisti di carriera, tutti più o meno preparati ad affrontare la nuova realtà che prevedeva l'assimilazione per osmosi di soldati di così eterogenea provenienza e tradizioni, di terra e di mare, ed infine dopo il prevedibile, naturale assestamento, favorire la formazione di una nuova, grande ed omogenea famiglia di aviatori.

Il primo decennio di vita dell'Arma fu dedicato alla formazione dei quadri ed alla preparazione del personale; il secondo ciclo si manifestò visivamente con grandi risultati propagandistici ed affermazioni di prestigio; il terzo periodo decennale doveva essere caratterizzato dallo sviluppo qualitativo, concettuale, organizzativo e dal potenziamento organico dell'Arma Aerea: fu invece imprevedibilmente il ciclo della guerra e della disfatta!

Quale concausa della sconfitta da aggiungere alle altre, venne a mancare negli anni precedenti il conflitto una politica militare di coordinamento fra le diverse FF.AA. derivante da errate e particolari visioni d'insieme e da politiche militari parallele: ciò impedì negativamente di mettere allo studio dottrine tattiche di cooperazioni interforze, creare mezzi tecnici per applicare praticamente tali concetti, assolvere le particolari esigenze d'appoggio aereo ad Esercito e Marina, peraltro non sentite o richieste se non nelle rare possibilità d'incontro per manovre annuali rimaste finì a se stesse, e in coerenza col discutibile principio dell'impiego ausiliario dell'aviazione per missioni di osservazione tattica e fotografica, esplorazioni d'altura, sorveglianza costiera, appoggio tattico estemporaneo e occasionale.

Contribuirono a creare ed alimentare le cause di queste visioni parallele anche le «eretiche dottrine» del Douhet, che assegnavano impensatamente all'aviazione con idee all'epoca giudicate troppo avanzate, un ruolo decisivo e prioritario rispetto alle altre FF.AA. nelle guerre future, scalzando, ridimensionando e limitando il monopolio d'importanza e partecipazione mantenuto sino a quel momento dalle altre Armi, ridotte (più modestamente) dal Douhet ad una minore importanza. Questi aspetti vennero ritenuti inaccettabili dalla tradizionale visione strategica imperante, perchè offrivano in contropartita solo una «fantomatica ed utopistica visione personale» che rivoluzionava ed eclissava in chiave moderna una radicata e convalidata strategia militare.

Se a questo preoccupante aspetto di modificazione strategica si aggiungevano anche le altre dottrine Douhettiane per l'impiego tattico suffragate autorevolmente dai con-

cetti di aerocooperazione del Gen. Mecozzi - propugnato- re ad oltranza dell'assalto e dell'appoggio tattico con le truppe terrestri e le forze navali - la visione d'impiego aereo si allargava a dismisura poichè implicava ed ipotitava ulteriori possibilità dell'aviazione portanti ad integrare direttamente sul campo di battaglia l'azione del fante e dell'artiglieria campale, a sostituirsi efficacemente al cannone controcarro e antiaereo, ad esaltarne le capacità d'azione dell'aggiramento verticale da attuare con paracadutisti e truppe aviotrasportate, a dimostrare efficacemente le possibilità di demolizione a grande distanza sul mare contro corazzate e incrociatori da battaglia, a contrastare l'insidia subacquea e controllare i mari, provvedere con grande celerità a soddisfare le esigenze logistiche, attuare sollecitamente l'esplorazione a grande raggio e quella tattico-fotografica ravvicinata; solo allora finalmente, si sarebbe compreso pienamente cosa rappresentava nel suo insieme l'aviazione moderna, cosa significava realmente il pensiero illuminante della nuova filosofia militare, come doveva realizzarsi il ruolo multiforme che l'aviazione poteva esprimere ed assolvere egregiamente su tanti presupposti d'impiego.

Furono troppo pochi in verità gli strateghi del futuro, i teorici di scienze militari, i tecnocrati avveduti e gli esperti più illuminati e progressisti che compresero appieno questa nuova realtà della guerra futura, ma abbiamo il dovere storico di ricordare che uomini come Mitchell, Tukacevsky, Wewer, Trenchard, Douhet, Mecozzi e Rougeron - sia pure singolarmente in diverse misure - ebbero non di rado contro l'intera tradizione convenzionale dei loro paesi espressa con una animosità che rese particolarmente difficile manifestare persino alcune personali convinzioni; nella migliore delle ipotesi vennero bonariamente incoraggiati e sostenuti con esperimenti limitati, altri lo furono in misura più ampia ma furono in realtà molto pochi, altri ancora vennero tacciati di visionari, contestati e isolati.

L'italiano Giulio Douhet prevede tutto ciò o quasi tutto ma venne iniquamente emarginato; l'americano Mitchell presagì con vent'anni di anticipo il disastro di Pearl Harbour ma rimase inascoltato, fu mortificato e per giunta processato; il sovietico maresciallo Tukacevsky ed il suo responsabile per l'aviazione Gen. Alksnis - antesignani dell'aggiramento verticale con aviosbarco - vennero sottoposti a sommario giudizio e fucilati da Stalin per tradimento; il tedesco Wewer pazientemente costruì dal nulla la Luftwaffe, la fornì di mezzi idonei e le diede una dottrina d'impiego tattico; Trenchard riorganizzò sin dal pri-

mo dopoguerra la RAF, la trasformò razionalmente in chiave moderna, le procurò macchine efficaci e potenti, pratiche ed attuabili dottrine strategiche e tattiche; Balbo sperimentò in misura ridotta ma significativamente, nuovi presupposti d'impiego aereo basati sul trinomio: aviazione tattica, paracadutisti, truppe aviotrasportate; Mecozzi portò avanti di persona sul terreno pratico i suoi postulati dottrinari sulla cooperazione tattica interforze pur subendo gravi limitazioni imposte dall'alto e operando fra lo scetticismo di taluni responsabili al vertice della R.A..

I risultati per questo tiepido interesse per le novità costarono all'Italia impreparazione dottrinaria e insufficienza tecnica; l'ostracismo radicalizzato al Douhet, ebbe come conseguenza relativa la mancanza di teorie d'impiego chiare ed applicabili; l'assenza di coordinamento generalizzato con le altre FF.AA. determinò nel corso del conflitto gravi disfunzioni e produsse risultati irrilevanti per mancanze d'iniziativa e di audaci innovazioni che solo al termine della guerra fu possibile constatare e analizzare in tutta la loro gravità.

Ma a giustificare in parte la mancata preparazione generale della R.A. e le difficoltà connesse con l'affrontare sotto il profilo dottrinario e dell'evoluzione tecnologica una guerra moderna come l'ultima, resta pur sempre il fatto che non si era verificato nel contempo nell'impiego tattico, un sostanziale miglioramento qualitativo dell'Esercito, auspicabile per dare sostanza ed effetti all'azione di supporto dal cielo sul campo di battaglia per non vanificare impegni, sforzi e risultati.

Tutto o quasi tutto nel Regio Esercito italiano del 1940 era rimasto ancorato ai superati concetti strategici e tattici del passato ed al materiale già in uso nella 1ª guerra mondiale. La riforma Pariani del 1937 aveva ridotto la divisione di fanteria ternaria su 3 Rgt. a binaria su 2 Rgt. pur di portare pletoricamente da 30 a 80 il numero delle divisioni mobilitabili in caso di guerra, col risultato di modificare artificiosamente con una menomazione organica la struttura delle G.U. e disperdere irrazionalmente l'equipaggiamento disponibile non sufficiente quantitativamente ad armare tutte le unità previste; era mancato anche, completamente, il rinnovamento avvertito e richiesto del materiale d'artiglieria e dell'armamento individuale per la fanteria, che risultavano ancora armate con cannoni del 1915/18 nella misura dell'80% ritenuti allora idonei in una guerra moderna, col vecchio anacronistico fucile modello '91, con armi automatiche non sempre rispondenti per efficacia a concetti pratici di funzionalità, con pezzi da accompagnamento di nuova concezione ma di

limitata efficacia distruttiva; mancavano anche delle autentiche unità motocorazzate di solida e robusta struttura, modernamente emblematiche per affrontare una guerra di movimento tipo Blitz con l'appoggio dell'aviazione, ma risultava anche difficile fare la tradizionale guerra di posizione con l'equipaggiamento e l'armamento disponibile e lo scarso addestramento generalizzato ad una guerra moderna che possedeva l'Esercito.

La Marina, ugualmente tradizionalista, aveva esplicitamente rifiutato a più riprese fra il 1925/1939 la costruzione di navi portaerei assegnate nella misura di tonn. 60.000 dal trattato navale di Washington, rinunciando in tal modo implicitamente, anche alla utilizzazione della relativa componente aerea imbarcata, il cui impiego tattico era pur sempre attuato sotto la discrezionalità d'azione nella visione d'insieme del comandante delle FF.NN. in mare. La rinuncia alle navi portaerei era anche in contrasto col pensiero autorevole del grande Ammiraglio Thaon di Revel che fin dal 1924 in un discorso tenuto alla Camera dei Deputati il 10 dicembre, aveva dichiarato «... non è possibile non seguire le altre Marine nella costruzione di un nuovo tipo di nave, cioè la nave portaerei. La costruzione sollecita di tali navi è portata in prima linea dall'importanza assunta dall'aviazione. I nostri ingegneri hanno già fatto i piani completi in tal senso». Dopo il rifiuto degli Ammiragli venne meno anche il sostegno di Mussolini che si dichiarò contrario alla costruzione di portaerei, rifiuto questo che dovette più tardi contestare quando si convinse di tale necessaria arma per l'azione navale a distanza.

Alle navi portaerei era stato invece preferito il criterio di approntare una grossa forza da battaglia con 8 corazzate costituita con enorme dispendio economico, rimodernando fra l'altro 4 vecchie corazzate reduci della 1ª guerra mondiale che però rappresentavano con la loro presenza, la classica ma all'epoca già tramontata concezione britannica della «fleet in being» - un deterrente psicologico potenziale dimostratosi alla prova dei fatti durante la guerra di modesta importanza e certamente inferiore alle previste aspettative.

Ma al di fuori di tali critiche per tali scelte discutibili e paragonabili a quelle erroneamente fatte dall'Aeronautica, la Marina italiana poteva certamente considerarsi per modernità di naviglio e potenzialità fra le prime del mondo e certamente in una posizione più vantaggiosa, reale e concreta di quella che presentavano Esercito e Aeronautica, e quindi come tale, la più efficiente obiettivamente come preparazione e modernità a tutti i livelli delle FF.AA. italiane.

Lo stato generale di preparazione delle FF.AA., la diversi-

tà di concetti politici, strategici e tattici che ispiravano la loro conduzione, l'esistenza di direttive parallele e difformi, il mancato coordinamento interforze a livello SMG, non potevano certamente garantire nella misura auspicabile e soddisfacente, una concreta, efficace e avvertita collaborazione fra Esercito, Marina e Aeronautica che sul piano operativo risultava del tutto inesistente anche a livello degli alti comandi dove incomprensioni, prevenzioni ed una ostentata diffidenza impedì a lungo lo svolgimento del lavoro in un sereno clima di collaborazione naturale e utile, compito questo assegnato ai rispettivi organi di collegamento operativi.

In questa modesta e sconsolante visione d'insieme accertata al momento dell'entrata in guerra della nazione, l'Aeronautica, pur nelle ristrettezze di un bilancio mediamente pari al 25% di quello dell'Esercito e al 50% di quello della Marina, aveva fatto tutto il possibile per tentare di migliorare la sua situazione, adeguare i suoi concetti d'impiego, ammodernare il materiale di volo, pur persistendo ancora la tendenza e la convinzione ad alto livello, di possedere macchine qualitativamente valide ed in grado di affrontare quelle del nemico. Lo Stato Maggiore R.A. non aveva ancora superato il dilemma d'impiego strategico/tattico com'era avvertibile e intuibile nel suo ordinamento di battaglia, ma possedeva una grande e incondizionata fiducia nei suoi uomini, nella loro fede ed entusiasmo, nell'abnegazione e nel sacrificio che essi potevano sicuramente esprimere; si aveva fede soprattutto nell'avvenire dell'aviazione e nel suo futuro come i risultati della 2ª guerra mondiale dovevano ampiamente confermare in tutte le nazioni impegnate nel conflitto con la constatata caduta e il malinconico tramonto di alcuni tradizionali concetti della strategia, sradicati con la scomparsa di molte prevenzioni, con il sorgere di nuove, rivoluzionarie dottrine e l'apparizione di sofisticati strumenti di lotta per il futuro frutto della tecnologia più avanzata e del pensiero scientifico più elevato.

Il bombardiere strategico era stato il protagonista vero e indiscusso delle vittorie conseguite in Europa e nel Pacifico, il carro da combattimento corazzato veloce e bene armato aveva soppiantato e radicalmente trasformata la fanteria intesa genericamente, la grossa nave da battaglia lenta, ingombrante e vulnerabile era definitivamente tramonta-

tata nella mesta e patetica visione delle fumiganti Dreadnoughts dello Jutland. Ma all'epoca, quando Giulio Douhet profetizzava nei suoi studi e pubblicazioni l'impiego strategico dell'aeroplano per ottenere il "dominio del cielo", chiave di volta di ogni battaglia, venne tacciato di visionario ed emarginato.

Le conclusioni registrate nell'ultimo conflitto, siano esse negative o positive, sono state giustamente ed obiettivamente incluse nel bilancio globale di una guerra perduta annullando con i risultati e con i sacrifici di tanti aviatori, egoismi e superficialità, assurde distinzioni e infondati pregiudizi che certamente l'Aeronautica non meritava, risultati questi che fanno parte integrante e irreversibile del patrimonio grande onorevole e onorabile costituito idealmente dai nomi dei 15.836 aviatori di ogni grado e specialità caduti per l'Italia dal giugno 1940 al maggio 1945 nell'assoluta convinzione del dovere.

La descrizione delle vicende storiche di cui fu protagonista d'eccezione l'Aeronautica militare italiana fra il 1940/43, merita quindi a nostro giudizio attenzione e riflessione specialmente oggi, a quarant'anni dalla 2ª guerra mondiale, quando il tempo ha maturato lentamente ma sicuramente giudizi e convinzioni, eliminato storture, limato incomprensioni, corretto opinioni, fatta giustizia sommaria di tante inesattezze, analizzato serenamente fatti ed eventi, rivelato documenti e testimonianze inedite e di grande importanza: una serie di elementi inseriti armoniosamente nell'ottica rigorosa di una diversa realtà che non è più possibile disattendere o ignorare, nel ricordo e nel desiderio legittimo di conoscere i motivi di una sconfitta che ancora brucia e che possa servire ad evitare per il futuro nuovi errori, altre incomprensioni e colpevoli superficialità, deprecabili personalismi, deleterie premesse, ricreando e consolidando nella F.A. il senso del dovere e di solidarietà, lo spirito di sacrificio ed il rinnovato bagaglio ideale di tanti valori morali senza di cui non è possibile produrre sicurezza e garantire agli italiani la necessaria difesa della Patria: fine ultimo questo della presenza e validità delle FF.AA.

NINO ARENA

CAPITOLO PRIMO

1939 - L'anno cruciale per l'Europa

La battaglia per la pace in Europa - Il Convegno di Monaco - L'Asse Roma-Berlino - Panoramica retrospettiva sull'Aviazione italiana - La grande stagione dei primati mondiali - Il nuovo materiale di volo - L'industria aeronautica italiana - I motori avio italiani - L'occupazione italiana dell'Albania - Avvenimenti nella R.A. nel 1939 - La situazione strategica nel Mediterraneo - Il ruolo della Marina italiana.

LA BATTAGLIA PER LA PACE IN EUROPA

Il convegno di Monaco

I segni inconfondibili dell'addensarsi della tempesta che incombeva sull'Europa si manifestarono nel settembre 1938, quando i rappresentanti delle maggiori potenze europee: Inghilterra, Francia, Germania e Italia si riunirono a Monaco di Baviera nel tentativo riuscito in extremis, di salvare la pace in Europa minacciata da numerosi fermenti. La situazione generale si era così deteriorata, che gran parte dell'opinione pubblica respirò di sollievo e di gioia, allorché fra la sorpresa e l'incredulità fu possibile annunciare un accordo di amicizia e di buona volontà fra le quattro potenze che allontanava il pericolo di una guerra imminente.

I motivi di tanta preoccupazione erano ben fondati: l'Italia aveva da qualche anno conquistato l'Etiopia nonostante le sanzioni economiche e l'isolamento politico decretato dalla stragrande maggioranza dei Paesi aderenti della Società delle Nazioni ginevrina; un risultato grandioso e rapido che aveva svuotato di contenuto ogni decisione presa a Ginevra da 52 stati; la Germania, alla cui guida era subentrato nel 1933 il NSDAP (Partito tedesco nazional socialista) capeggiato da Adolf Hitler, non aveva aderito alle decisioni ginevrine contro l'Italia, si era annessa rapidamente la Saar contestata debolmente dalla Francia, aveva ripristinato la coscrizione obbligatoria quale primo atto al riarmo del III Reich ed aveva successivamente rioccupata militarmente la Renania, in contrasto con lo spirito del trattato di Locarno che ne prevedeva specificamente la smilitarizzazione quale regione cuscinetto fra Francia e Germania.

Il 1° novembre 1936 nasceva l'Asse Roma-Berlino, un trattato di amicizia e collaborazione fra Italia e Germania, avvenimento politico questo che era stato preceduto solo poco tempo prima, dallo scoppio della guerra civile spagnola, cui concorsero in alta misura e con larga partecipazione da una parte e dall'altra, «volontari» di ogni paese del mondo. Nel 1937 il governo italiano aderiva anche al patto "Anticomin-

tern" da tempo in atto fra Germania e Giappone, patto che apriva le trattative per un più vasto accordo politico - militare fra le tre nazioni che più tardi avrebbe preso il nome di "Tripartito". Nel marzo del 1938 la Germania si annetteva ancora la piccola Austria da tempo insidiata ad arte da fermenti pangermanici nazionalistici, sventati in precedenza qualche anno prima dall'intervento politico e garantistico italiano.

Vi erano dunque fondati motivi di preoccupazione a spingere i responsabili delle potenze europee a trovare un accordo per scagionare il pericolo di una nuova guerra, anche se all'epoca del convegno di Monaco si stava già delineando pericolosamente in Europa, la creazione di blocchi contrapposti di natura politica, ideologica e militare: Italia e Germania da una parte, Francia e Inghilterra dall'altra e un corollario di nazioni minori dal nord Europa a sud-ovest, dall'Est alle nazioni balcaniche, orbitanti e oscillanti con indecisioni e perplessità fra i due blocchi su cui incombeva da lontano già con precisa scelta politica, il sostegno morale, economico, produttivo e militare, profuso dal "New Deal" di Franklin Delano Roosevelt Presidente degli Stati Uniti d'America.

Per la verità storica alcuni spiragli di speranza e di luce si erano già verificati in precedenza: l'accordo italo-britannico dell'aprile 1937 che prevedeva la diminuzione delle FF.AA. italiane in Libia ed il graduale ritiro dalla Spagna nazionalista dei volontari italiani quale segno di buona volontà da parte dell'Italia per allentare la tensione nel Mediterraneo; in cambio di tali concessioni, il governo inglese si impegnavano a ricercare ed applicare la formula politica tendente al riconoscimento ufficiale dell'Impero italiano in AOI, riconoscimento questo che se concesso, avrebbe sicuramente messo in dubbio la politica antitaliana promossa essenzialmente dall'Inghilterra al tempo della guerra contro l'Abissinia, mi-

nando la coerenza politica e la credibilità internazionale della Gran Bretagna, poichè come diceva Von Clausewitz "la politica è la prosecuzione della guerra" e il riconoscimento inglese così ambito dall'Italia, sarebbe stato prima o poi concesso. L'avvicinamento anglo-italiano provocò un ulteriore avvicinamento della Germania e nel maggio 1938 Hitler venne in Italia su invito di Mussolini accolto con grandi onori e grandiose manifestazioni popolari. La visita del Führer rinsaldò i legami ideologici del Fascismo e Nazionalsocialismo ed in particolare l'amicizia personale fra i due esponenti politici.

Seguirono alcuni mesi di apparente tranquillità pur con la preoccupazione di un allargamento del conflitto civile spagnolo, ma nel mese di settembre si manifestò gravemente la crisi cecoslovacca, altra tappa della politica revanscista della Germania nazista, allorchè col pretesto di presunte o fondate atrocità ai danni degli allogeni tedeschi chiamati Sudeti e da tempo dimoranti fra Boemia e Moravia, Hitler annunciò il suo patrocinio razzistico per tutelarli sotto l'egida del grande Reich germanico e diede ordine alle truppe germaniche di oltrepassare il confine con la Cecoslovacchia e di occupare le zone abitate dagli ex immigrati tedeschi. La minaccia di un intervento francese e l'offerta di un appoggio militare anglo-sovietico limitò inizialmente l'espansione tedesca ed Hitler accogliendo anche opportunamente l'invito del Presidente Roosevelt per una soluzione pacifica del problema cecoslovacco, accettò di partecipare ad un convegno per la pace in Europa fissato per il 29 settembre a Monaco di Baviera. Al convegno di Monaco parteciparono: Mussolini, che fu il propugnatore dell'incontro, Chamberlain per l'Inghilterra, Daladier per la Francia e naturalmente Hitler. Il risultato più concreto del convegno fu l'allontanamento della guerra, ma decretò tacitamente la spartizione a tavolino della Cecoslovacchia!

La garanzia delle nuove frontiere dopo la cessione al Reich delle zone sudetiche, il "protettorato" tedesco su Boemia e Moravia e la nascita del nuovo stato cecoslovacco, venne assicurata da Francia, Inghilterra, Italia e sia pure eufemisticamente dalla Germania, che però nel marzo 1939 incorporò di fatto "simbolicamente", il restante territorio cecoslovacco affidato alla sua "protezione".

L'aspetto più importante emerso dal convegno di Monaco, dopo il forzato compromesso per mantenere la pace ad ogni costo in Europa, fu una dichiarazione firmata da Hitler e Chamberlain, in cui i due popoli esprimevano il desiderio di non farsi la guerra e di adoperarsi per il mantenimento della pace.

Sul finire del 1938 si chiudeva quindi in una effimera e pre-

caria atmosfera di pace, il turbinoso ciclo di avvenimenti politici, diplomatici e militari che per circa un triennio avevano messo in apprensione tutti i popoli europei e preoccupato non poco il restante consesso mondiale. In quello scorcio di fine anno, solo nella Spagna dilaniata da una feroce guerra civile tuonava ancora il cannone e migliaia di «volontari» provenienti da ogni parte del mondo si battevano per opposte ideologie e interessi politici sui campi di battaglia dell'Estremadura e di Galizia, della Castiglia e di Aragona anche se iniziava a delinearsi la definitiva vittoria delle forze franchiste al cui fianco combattevano volontari italiani e tedeschi.

L'ASSE ROMA - BERLINO

Mentre Inghilterra e Francia riconoscevano "de facto" l'Impero italiano ritardando volutamente il suo riconoscimento ufficiale, la Germania si affrettava invece a riconoscere ufficialmente l'Impero dell'AOI accelerando in tal modo i tempi per svolgere una azione comune fra i due governi per mantenere la pace, incrementare i rapporti economici e consolidare quelli politici e ideologici. Il 1° novembre 1936 Mussolini aveva annunciato la nascita dell'Asse Roma-Berlino, dichiarando: che il "patto con la Germania era aperto a tutti gli stati europei desiderosi di consolidare la pace collaborando con la massima volontà per il raggiungimento di tale scopo". Ma l'Asse, oltre agli aspetti formali e ideologici, rappresentava la logica conseguenza della politica di ostilità e di tentato isolamento in cui Francia e Inghilterra avevano costretto l'Italia per la sua politica di rivendicazioni territoriali, sin dal tempo della campagna d'Etiopia e subito dopo la proclamazione dell'Impero. La Francia per obiettività storica aveva tentato in precedenza un ravvicinamento all'Italia col Governo Laval, che però si era concluso con un accordo vivamente osteggiato dall'Inghilterra che brigò in tutti i modi per farlo decadere riuscendoci finalmente dopo la costituzione del nuovo governo francese del "fronte popolare" di chiare tendenze filo-marxiste. Fece seguito l'accordo franco-inglese avente però specifiche funzioni antitedesche, e in contrapposizione si ebbe nel 1937 l'intesa per il Mediterraneo fra l'Italia e Inghilterra (il cosiddetto Gentlemen's Agreement) teso formalmente a mantenere la pace e sviluppare i problemi commerciali fra le due nazioni, facilitando all'Italia i collegamenti da e per l'AOI concretizzati subito dopo la costituzione della "rotta imperiale", una lunghissima linea aerea che collegava Roma con Addis

Abeba in 4 giorni via Libia-Egitto-Sudan, contrapposta ad analoga "Imperial course" che univa l'Inghilterra via mare all'India, fra Gibilterra-Malta-Suez-Aden.

Contemporaneamente alla firma di trattati di amicizia e collaborazione economica, l'Inghilterra prendeva indipendentemente le sue precauzioni per il futuro, iniziando il riarmo e la riorganizzazione delle sue FF.AA. potenziando particolarmente R.A.F, impianti radar ed Esercito territoriale, stanziando in un piano quinquennale approvato dal Gabinetto di Guerra ben 400 milioni di sterline (40 miliardi di lire) mentre la politica inglese con l'Italia si manifestava occultamente e subdolamente con atti di ostilità, attentati in AOI, sobillazione di popolazioni etiopiche e guerriglia nell'Amara e nel Goggiam, con soprusi durante i controlli alla navigazione nel Mediterraneo. Il "Gentlemen's Agreement" si svuotava progressivamente di contenuto mentre il nuovo governo francese di Leon Blum contestava l'accordo del 1935 e dimostrava viva ostilità verso l'Italia. Nascevano in tal modo con tale ambigua politica anglo-francese le premesse per l'alleanza con la Germania.

L'Europa si trasformava repentinamente in un gigantesco teatro politico e diplomatico con un fiorire di alleanze, trattati, patti ed accordi senza precedenti: la Francia si alleava con l'Inghilterra, Belgio, Polonia, Russia e Cecoslovacchia; la Germania stringeva patti col Giappone e l'Italia e firmava anche un trattato con la Polonia; altri accordi avvenivano fra Inghilterra, Romania, Grecia, Turchia, U.S.A.. Ad eccezione della Spagna sconvolta dalla guerra, rimanevano neutrali in Europa oltre la Svizzera: l'Olanda, il Portogallo, la Jugoslavia e le nazioni scandinave tradizionalmente pacifiste. Il resto aveva fatto la sua scelta schierandosi in misura più o meno impegnativa con i diversi blocchi costituiti. L'Italia, gravemente provata dallo sforzo finanziario, militare, industriale sostenuto per iniziare e portare a termine la conquista dell'Etiopia, proclamava una politica di pace ed approvava un piano di sviluppo e di valorizzazione dell'AOI che prevedeva una spesa di 21 miliardi di lire in 6 anni, piano che contemplava fra l'altro, il trasferimento nei territori dell'Impero di un milione di famiglie povere a simiglianza di quanto si stava facendo in Libia con la sistemazione di 200.000 coloni nei nuovi villaggi agricoli della Tripolitania e del Gebel cirenaico. Nel 1938 iniziava la corsa al riarmo in molti Paesi del mondo e le spese militari raggiungevano la sbalorditiva cifra di 16 miliardi di dollari. Le ingenti spese sostenute per l'Etiopia e la Libia, il grande sforzo finanziario e militare per aiutare la Spagna franchista influiranno però negativamente nel riarmo delle FF.AA. italiane al punto che l'Italia affronterà la 2ª guerra mondiale in condizioni

di palese inferiorità tecnica rispetto alle nazioni nemiche. Nonostante tali oggettive difficoltà, l'Italia cercò di mantenere ottimi rapporti con tutte le nazioni del mondo: con gli U.S.A. - una delle poche nazioni che fornirono grandi quantità di materiali durante la guerra con l'Abissinia -, con l'URSS, il cui Governo ebbe per primo dall'Italia il necessario riconoscimento ufficiale, con tutte le nazioni balcaniche, con quelle dell'Europa centrale ed orientale, sovente orbitanti nella significativa tutela italiana, con le nazioni dell'America Latina e dell'Estremo Oriente legate da accordi e rapporti di sincera amicizia e collaborazione.

Quando per l'Italia si verificò la svolta determinante con l'abbandono della precedente politica d'isolamento, si era verificato nel frattempo l'avvicinamento alla Germania ed era stato fatto da una parte e dall'altra tutto il possibile per scongiurare altre complicazioni e peggiorare situazioni; ma ormai sussistevano in tutte le nazioni europee preconetti e diffidenze, accordi formali permeati di dubbi, incertezze e riserve mentali; cosa fare per mantenersi nello spirito e negli intenti che aveva suggerito il trattato? Come comportarsi di fronte a tale sconcertante, deludente e contraddittoria realtà? Nel marzo 1938 Hitler occupava l'Austria decretandone l'annessione al Reich. A differenza di quanto accaduto nel 1934 quando Mussolini mandò sollecitamente truppe al Brennero, questa volta l'Italia non si mosse e l'Anschluss si concluse come previsto anche se venne fortificata la frontiera italiana col Reich tedesco col duplice scopo di prevenire eventuali sorprese tipo sudetico in Alto Adige, dove si avvertivano fermenti pangermanici e convalidare nel contempo il concetto difensivo dell'Italia proclamato a livello internazionale.

Nel 1939 il distacco e le posizioni fra i due blocchi europei erano diventati più netti, i rapporti si erano ulteriormente irrigiditi, le affermazioni da una parte e dall'altra avevano assunto toni e significati più intransigenti: la Germania chiedeva perentoriamente all'Inghilterra le sue ex colonie in Africa mentre l'Italia pretendeva dalla Francia le terre ex italiane ed altre necessarie concessioni. Ciò che ancora sussisteva miseramente dello spirito di Monaco, non rappresentava ormai più alcuna forza di convinzione e di speranza per mantenere la pace in Europa.

Iniziando anche in sud Europa la fortunata e spregiudicata politica annessionistica messa in atto da Hitler, Mussolini nel mese di aprile occupò militarmente l'Albania che venne annessa al Regno d'Italia mentre l'Inghilterra allarmata si affrettava ad offrire garanzie militari a Romania e Grecia e allargava alla lontana Polonia la sua protezione e assistenza nell'ipotesi di una eventuale aggressione, iniziando approcci

anche con l'URSS per un trattato di alleanza. Lo stesso anno venne approvata in Gran Bretagna una legge che istituiva la coscrizione militare da sempre bandita nelle tradizioni liberali del popolo inglese. La Germania intuisce il grave pericolo che corre con i popoli che la fronteggiano ad est ed ovest impegnati e concordi in alleanze militari in funzione antitedesca, e brucia le tappe per garantirsi almeno a sud amicizia e sicurezza per le sue frontiere meridionali.

Il 23 maggio 1939 il Cancelliere del Reich Adolf Hitler e il Ministro degli Esteri italiano Conte Galeazzo Ciano, firmano a Berlino il cosiddetto "Patto d'acciaio" consistente in una alleanza politico-militare fra le due nazioni, con comuni appoggi, reciproche consultazioni, concorde sostegno militare nell'ipotesi di un attacco ad una delle parti contraenti, atto questo che impegnava automaticamente i firmatari a schierarsi con tutte le sue FF.AA. per sostenere il proprio partner "trascinato in conflitto da altri". Una collaborazione integrale e specifica a tutti i livelli, completava il trattato con appoggi tecnici, militari ed economici. L'accordo prevedeva esplicitamente l'esclusione di una pace separata da parte di uno dei contraenti.

Con l'entrata in vigore del "Patto d'acciaio", veniva sostanzialmente integrato e convalidato a tutti gli effetti lo spirito dell'Asse Roma-Berlino già da tempo operante genericamente sotto l'aspetto ideologico.

L'accettazione da parte italiana del "Patto d'acciaio", era stata in precedenza condizionata da una clausola scritta di Mussolini consegnata il 16 maggio 1938 al Ministro degli Esteri germanico Von Ribbentrop, in cui veniva onestamente denunciata l'impreparazione militare italiana, l'impossibilità in tali condizioni di partecipare ad un eventuale conflitto e la richiesta alla futura parte contraente, di una proroga di almeno 3 anni per portare ad un accettabile livello di preparazione le FF.AA. italiane, pronte ad operare alla fine del 1942. Il 30 maggio il Gen. Ugo Cavallero consegnava ad Hitler analogo messaggio personale di Mussolini, con dettagli circa il programma di rinnovamento delle FF.AA. italiane, l'acquisizione di moderne artiglierie, la necessaria raccolta di divise estere particolarmente sperata durante la Esposizione Universale del 1942, il decentramento di industrie di guerra nel meridione d'Italia ed altri particolari di grande importanza. Il 6 giugno Hitler approvava la proposta italiana di proroga e faceva consegnare a Mussolini dall'ambasciatore tedesco a Roma la sua lettera di risposta. Nel ringraziare il Führer, Mussolini si dichiarava convinto che: "se guerra ci sarebbe stata, si sarebbe trattato per l'Asse di una guerra di logoramento e che di conseguenza era necessario prepararsi a sostenere tale

eventualità".

La firma del "Patto d'acciaio" provocò grave turbamento in Europa. La Francia reagì all'accordo italo-tedesco, proseguendo e accelerando i lavori per completare la "linea Maginot", un gigantesco baluardo difensivo di acciaio e cemento steso fra il confine del Belgio e la Svizzera, cui si contrapponeva frontalmente la "linea Sigfrido", uno sbarramento fortificato tedesco con opere corazzate, apparecchi difensivi, cannoni e campi minati, ostacoli anticarro, costruito dall'Olanda al confine svizzero. L'Inghilterra lavorava alacremente per ultimare la sua "Home Chain" -una catena di avvistamento radar - ma soprattutto fidava nella potenza della "Home Fleet" da sempre tradizionale strumento di potenza militare e politica della Gran Bretagna.

Nel 1939 la situazione veniva resa ancor più difficile dal comportamento oltranzistico della Germania Hitleriana che come accennato incorporava ufficialmente la Boemia e la Moravia, sia pure con speciale ordinamento giuridico, nel grande Reich; pretendeva ed otteneva anche la cessione da parte della Lituania della città di Memel e subito dopo riprendeva con maggior vigore e ostinazione tipicamente teutonica, la sua politica di rivendicazioni territoriali, rivolgendosi ancora una volta verso la Polonia per chiedere mediante integrazione, una definitiva soluzione della città tedesca di Danzica e del «corridoio» che la separava dalla Germania. Le speranze del Führer di risolvere ancora una volta positivamente col tradizionale metodo Hitleriano fatto con velate minacce, pressioni diplomatiche e adeguata partecipazione della Wehrmacht i sogni nazionalistici del III Reich, ricevevano questa volta però una grande delusione: la Polonia, forte delle garanzie militari offerte dagli anglo-francesi, rifiutava di trattare con la Germania e respingeva le proposte tedesche. Si cominciò nuovamente a parlare di imminente conflitto !

L'Italia tentò a più riprese di appianare divergenze e dirimere vertenze territoriali e propose una nuova conferenza internazionale tipo Monaco per risolvere il grave problema; ma Mussolini ricevette inaspettatamente questa volta un fermo diniego da parte di Hitler. Il Duce non si perse d'animo ed inviò d'urgenza Ciano a Salisburgo per convincere il Führer a desistere dalla sua pericolosa politica di guerra ma la missione del Ministro degli Esteri non ottenne alcun risultato né tanto meno promesse soddisfacenti e si concluse negativamente il 15 agosto. Ciano riferì le sue impressioni a Mussolini: "... i tedeschi stanno per tirarci in un'avventura che non abbiamo voluta e desiderata e che può compromettere gravemente il regime e il Paese. Pro-

pongo di agire di conseguenza, dichiarando che non intendiamo partecipare ad un conflitto che non abbiamo né voluto né provocato».

Il 21 agosto Mussolini vivamente preoccupato della situazione che si era creata, decideva il «non intervento» dell'Italia nell'ipotesi di un conflitto, prendendo le debite distanze dalla pericolosa politica in cui si era avventurata la Germania.

Un accorato appello alla pace veniva lanciato radiofonicamente in tutto il mondo dal Papa Pio XII, cui faceva seguito una serie di messaggi personali di Roosevelt a Hitler, al Presidente polacco Moschicki, a Vittorio Emanuele III, messaggi che invitavano le parti ad un accordo con negoziati diretti, attraverso una conferenza internazionale sul tipo di quella proposta dall'Italia o in ultima analisi attraverso un arbitrato internazionale in cui la stessa America si offriva come garante. Il messaggio del Presidente degli USA al Re d'Italia faceva appello: « . . . alla tradizionale amicizia fra Italia e Stati Uniti, ai vincoli affettivi di milioni di cittadini americani di origine italiana, ai rapporti di collaborazione da sempre esistiti fra i due Paesi ». Vittorio Emanuele rispondeva ringraziando e assicurando la non ingerenza dell'Italia al problema e il desiderio di pace del popolo italiano. Altri messaggi di pace e di appello al buon senso dei governanti venivano inviati dai reali del Belgio e dell'Olanda.

Mentre perdurava questo clima di tensione e di incertezza, il 23 agosto si verificava uno straordinario avvenimento: la Deutsche Rundfunk comunicava a tutto il mondo la firma di un « patto di amicizia e non aggressione » fra Germania e Unione Sovietica, sottoscritto al Cremlino alla presenza di Stalin e firmato da Ribbentrop e Molotov, ministro degli esteri dell'URSS. La notizia lasciò sbalorditi ed increduli molti governi sorpresi dalle grandi capacità di negoziare della diplomazia tedesca e soprattutto il fatto che la Germania si era opportunamente garantita da un eventuale pericolo proveniente da est, nell'ipotesi di un conflitto con la Polonia. Il comunicato radio non accennava però alla clausola segreta che prevedeva la spartizione della Polonia fra Germania e Unione Sovietica, le cui truppe concorreranno con quelle tedesche ad invadere la Polonia al momento in cui si verificherà l'attacco tedesco.

La diplomazia inglese accusò pesantemente il colpo e tentò di porvi rimedio stipulando a Londra il 25 agosto un trattato di mutua assistenza politica e militare con la Polonia sottoscritto da Lord Halifax e dal ministro degli esteri polacco Conte Raczyński. Il trattato che entrava immediatamente in vigore, stabiliva all'art. 1: « Se una delle parti

contraenti fosse impegnata in ostilità con una potenza europea, l'altra parte contraente darà subito a questa il suo appoggio ed assistenza in suo potere ».

Il 27 agosto Hitler ormai rassicurato ad est del Reich e determinato ad attuare in pieno spregiudicatamente la sua politica di rivendicazioni nazionalistiche così ricca di positivi effetti, comunicava ai governi di Francia e Gran Bretagna la sua: « intenzione di risolvere ad ogni costo la questione di Danzica e del corridoio, unico modo questo per indurre la Polonia, forte ora delle garanzie avute dai vostri governi, a risolvere una situazione ritenuta insopportabile per il popolo tedesco ».

Era evidente nel messaggio di Hitler, un monito ai governi anglo-francese a non intervenire nella questione polacca e tale pericoloso avvertimento non rimaneva inascoltato poiché veniva accolto dal Foreign Office molto preoccupato dalla piega degli avvenimenti che proponeva immediatamente degli incontri con accordi diretti fra Germania e Polonia senza interferenze altrui, per facilitare il problema. Il governo tedesco poteva ritenersi soddisfatto della proposta inglese e nella convinzione che anche questa volta l'Inghilterra e la Francia non si sarebbero impegnate al di là di una formale e generica protesta, accettava la proposta suggerendo tramite il governo inglese l'invio urgente di un plenipotenziario polacco a Berlino entro e non oltre il 30 agosto, per definire una volta per sempre e compiutamente, la vertenza. Era però ormai tardi per trovare una soluzione negoziata poiché venne a mancare sfortunatamente il tempo necessario per adempiere a tale aspetto diplomatico o forse tutto era stato accortamente calcolato dalla diplomazia tedesca.

Nonostante alcuni affannosi tentativi fatti in extremis dall'ambasciatore inglese presso il governo tedesco Sir Henderson per indurre Ribbentrop a responsabilizzare del problema l'ambasciatore di Polonia a Berlino e indurlo a partecipare alle trattative, il ministro degli esteri del Reich non ritenne sufficiente delegare l'ambasciatore polacco a trattare tale soluzione compromissoria e respinse decisamente l'invito inglese. Con tali ultimi drammatici avvenimenti la situazione internazionale precipitò di colpo !

Il 30 agosto non essendo ovviamente giunto in tempo utile il plenipotenziario polacco, il Führer ordinava la mobilitazione generale ed emanava un proclama alle armate della Wehrmacht dislocate sulle frontiere occidentali e orientali del Reich, invitandole a tenersi pronte a marciare e nella notte ordinava che alle ore 00.05 del 1° settembre, l'armata orientale oltrepassasse il confine con lo stato polacco !

Iniziava la 2ª guerra mondiale !

Le dichiarazioni di Mussolini sul « non intervento nel conflitto », i tentativi fatti dall'Italia con alcune iniziative d'emergenza per mantenere la pace attraverso negoziati, gli infruttuosi interventi del Duce presso Hitler per indurlo a desistere dai suoi propositi naufragati per l'intransigenza tedesca ormai orientata apertamente verso il conflitto, trovarono una risposta il 25 agosto con un messaggio di Hitler a Mussolini che faceva "appello alla comprensione italiana per giustificare la politica internazionale della Germania"; Mussolini intuendo quasi come un invito a schierarsi al fianco del Reich, rispondeva al Führer dichiarando che: l'Italia mancava di materie prime e di materiali di guerra", il Führer replicava prontamente alla richiesta italiana chiedendo: "l'invio immediato di un elenco del materiale occorrente" e il Duce ordinava quindi al Capo di S.M.G. di approntare sollecitamente la lista di ciò che occorreva alle FF.AA. italiane. Il 31 agosto Mussolini fece ancora un ultimo tentativo per scongiurare la guerra, chiedendo al governo inglese di intervenire presso quello polacco per far cedere Danzica e definire una volta per tutte i problemi internazionali ed europei in particolare, con una conferenza generale.

L'Inghilterra, ormai orientata al peggio ed ugualmente decisa ad entrare in guerra nella convinzione che le mire tedesche non sarebbero state fermate diversamente, rispondeva in modo negativo alla proposta italiana. Il governo italiano non desisteva però dal porre in atto ogni altro ulteriore proposito per evitare il conflitto e la stessa giornata il Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano inviava a tutti i governi interessati la proposta urgente di una conferenza fissata per il 5 settembre per risolvere pacificamente le controversie sorte dal trattato di Varsavia. L'invito otteneva immediatamente l'adesione del governo Daladier mentre quello di Chamberlain chiedeva 24 ore di tempo per decidere. Ma ormai era troppo tardi: il 1° settembre le truppe tedesche attaccavano la Polonia e l'avvenimento fece ovviamente naufragare nel nulla l'ultimo estremo tentativo fatto in Europa per mantenere la pace. La parola passava ora al cannone!

Alle prime luci dell'alba del 1° settembre la Luftwaffe attaccava in massa Gdynia, Cracovia, Grodno, Vilna, Zokow, Putzig e Varsavia mentre le panzer divisionen penetravano nel territorio polacco puntando su Mlawa, Przasnysz, Katwitz, Czenstochau travolgendo con l'appoggio ravvicinato degli Stukas le pur valorose ma tecnicamente inferiori truppe polacche e inaugurando una nuova forma rivoluzionaria di guerra: la Blitz Krieg che prevedeva una

strettissima collaborazione fra truppe corazzate e aviazione di supporto tattico. Lo stesso giorno Hitler telegrafava a Mussolini per informarlo dell'attacco alla Polonia e ringraziarlo dell'aiuto diplomatico fornito alla Germania. Terminava il suo messaggio con le parole: "... sono persuaso di poter adempiere con le forze militari del Reich al compito assegnato e credo di non aver bisogno in queste circostanze dell'aiuto militare italiano".

Il 1° settembre l'Inghilterra reagiva all'aggressione tedesca mobilitando il Paese e chiedendo con un Ultimatum l'immediato ritiro delle truppe tedesche entro i confini del Reich; Mussolini preoccupato delle conseguenze derivanti dall'attacco tedesco, chiedeva a Hitler di liberarlo formalmente dagli obblighi previsti dal "Patto d'Acciaio", non ravvisando nell'iniziativa tedesca, i presupposti stabiliti dal trattato di alleanza circa la mutua assistenza nell'ipotesi di una guerra ad una delle parti contraenti, che nel caso specifico dell'azione tedesca basata sull'aggressione alla Polonia non sussisteva. Il Führer, consapevole della fondatezza della richiesta italiana e delle logiche riserve in essa contenute, acconsentiva senza altri indugi e l'Italia dichiarava formalmente la sua "non belligeranza". Anche la Francia mobilitava chiedendo nel contempo una conferenza immediata come proposta dall'Italia.

La Germania rispondeva ribadendo il concetto stabilito nella precedente nota del 30 agosto precisando: "ad ogni aggressione dell'Inghilterra la Germania avrebbe risposto con uguali armi e con uguali metodi" e dando sostanza alle parole proseguiva regolarmente le ostilità che stavano volgendo rapidamente a suo favore. Il 3 settembre visto vano ogni tentativo per fermare Hitler, l'Inghilterra dichiarava guerra alla Germania seguita con riluttanza nel tardo pomeriggio dello stesso giorno anche dall'alleata Francia. Il 16 settembre le armate tedesche avevano ormai occupato gran parte della Polonia, circondata Varsavia, spinto reparti esploranti a Grodno, oltre Bialystok, occupate saldamente Lublino e Leopoli. Il 17 il governo sovietico applicava la clausola segreta dell'accordo Molotov - Ribbentrop, denunciava gli accordi stabiliti in precedenza con la Polonia e con pretestuose rivendicazioni territoriali ordinava all'Armata rossa di oltrepassare i confini polacchi e di occupare le zone ucraine e della Russia bianca che si trovavano sotto amministrazione polacca sin dal tempo del trattato di Versaglia. Venivano quindi occupate le città di Vilno, di Brest Litowsk dove avveniva l'incontro con le truppe tedesche, e poi ancora Dubno, Tarnopol sino al raggiungimento della linea stabilita in precedenza nell'accordo russo-tedesco e contemplata nelle clausole segrete dell'ac-

cordo stesso. In tal modo si completava la spartizione della Polonia suffragata subdolamente da un accordo di amicizia e di frontiera fra il Reich e l'URSS. Il governo polacco capeggiato dal Maresciallo Rydz Smigly si era ri-

fugiato sin dal giorno 18 in Romania, da dove successivamente si trasferiva a Londra. La prima parte della grande tragedia si era conclusa!

Panoramica retrospettiva dell'aviazione italiana

La contrastante realtà della politica militare e strategica italiana nella 2ª guerra mondiale iniziata nella seconda metà degli anni '30, aveva fedelmente seguito, anche se incoerentemente sino all'entrata in guerra del giugno 1940, gli indirizzi politici impostati dal governo fascista e la personale visione di Mussolini, tesa di volta in volta e a seconda delle circostanze, a fornire un volto dell'Italia permeato di aspetti, doveri, diritti nazionali, imperiali e internazionali, alterati periodicamente da aspetti prettamente difensivi, territoriali e continentali europei.

Questi rapidi mutamenti della politica fascista non contribuirono certamente a dare chiarezza d'azione e di intendimenti all'Aeronautica ed alle altre FF.AA., per darsi una specifica fisionomia in funzione esclusivamente strategica o essenzialmente tattica, e nel caso dell'Arma Aerea, anche necessariamente un aspetto promiscuo d'azione, ragione per cui fini per prevalere nello Stato Maggiore dell'Aeronautica - forse istintivamente - una preminente componente offensiva in funzione modestamente strategica realizzata, in mancanza di meglio, con velivoli aventi caratteristiche d'impiego e tecniche mediamente tali, anche se non risultavano fra l'altro, specificamente adatti per l'impiego tattico, come la generazione dei bombardieri trimotori vanto dell'aviazione italiana lasciava intravedere chiaramente. Nell'ordinamento della R.A. coesisteva però sia pure idealmente, una componente d'appoggio tattico, la cui presenza del tutto inadeguata alle necessità, oscillava nell'organico aereo nella irrisoria misura del 4% se rapportata al 56% del bombardamento, al 24% della caccia, al 12% dell'osservazione aerea, all'8% della ricognizione marittima, al 2% dei tuffatori, al 4% dei velivoli da combattimento: una percentuale inaccettabile per poter soddisfare le dottrine del Gen. Mecozzi sull'assalto che enunciavano: "... con le azioni vere e proprie dell'Armata Aerea unitamente alle

azioni di cooperazione aeroterrestre e aeronavale orientandoci verso velivoli destinati all'attacco al suolo".

A questa realtà faceva riscontro il pensiero del Gen. Douhet: "... sull'inammissibilità di una attitudine difensiva per la conquista del dominio dell'aria, con una capacità di offesa tale da spazzare le resistenze materiali e morali dell'avversario"; relativamente al concetto strategico, attenuato sempre nel pensiero del Douhet, dall'assunto: "... che chi si batte per aria deve operare concordemente, non dipendentemente da chi si batte per terra o per mare".

Con tali principi non era certamente semplice soddisfare esigenze ed assolvere agevolmente compiti tattici e strategici nello stesso tempo, e fu in coerenza con questi ultimi postulati se l'Aeronautica tentò e fece il massimo sforzo per orientare la sua politica offensiva proponendo per una componente maggioritaria del bombardamento in seno all'Armata Aerea pur non trascurando le altre specialità. Il programma di potenziamento, necessariamente accompagnato da una politica industriale per dotare i nuovi stormi di idoneo e sufficiente materiale di volo, doveva marciare di pari passo con l'addestramento e la preparazione del personale navigante e tecnico, utilizzando per quanto possibile le esperienze di guerra dell'Etiopia e della Spagna, certamente queste ultime più recenti e realistiche di quelle della campagna africana.

La scelta del nuovo materiale cadde, probabilmente per inclinazioni ed imposizioni personali, su velivoli trimotori di media capacità d'azione, nell'ipotesi non infondata, di una possibile e promiscua utilizzazione anche tattica; si trascurò la possibilità di un impiego offensivo specificamente marittimo, riservato essenzialmente come erroneamente si pensava alla Marina, e quindi in gran parte trascurato nell'ordinamento dell'Armata Aerea se non come aspetto occasionale d'intervento aereo, anche se sotto tale profilo operativo

era necessaria una particolare preparazione professionale preventivamente concordata con lo SM/RM, per il tiro su navi in movimento, il loro riconoscimento, le caratteristiche nautiche e su altri problemi squisitamente marinari che non era possibile risolvere se non con una seria ed adeguata conoscenza della materia ed un lungo tirocinio addestrativo.

Tale politica aeronautica risultava quindi inconsciamente limitativa, e come tale circoscritta all'ottenimento di modesti risultati essenzialmente terrestri, poichè la mancanza e l'insufficienza di vocazioni tattiche/operative, di aerocooperazione, e di razionale impiego del materiale di volo disponibile, non rispecchiava per chiarezza interpretativa il pensiero che sulla pura strategia aveva chiaramente manifestato Douhet e non assolveva ad un impegno essenzialmente tattico come auspicato dal Mecozzi. Era evidentemente una dottrina promiscua basata su un discutibile compromesso che poteva offrire solo mediocri risultati.

La politica finanziaria e industriale aeronautica italiana, di cui molti studiosi si sono negativamente espressi su autorevoli pubblicazioni come causa determinante della sconfitta, sia per le limitate disponibilità finanziarie ed economiche che per la modesta capacità produttiva che poteva esprimere, richiede però a nostro parere maggiore attenzione e oculata riflessione poichè non è possibile accettare totalmente queste opinioni in quanto, a nostro giudizio, non determinanti e rilevanti, ai fini della impreparazione aeronautica italiana.

Pur presentando oggettivamente aspetti finanziari inferiori

ai bilanci delle altre FF.AA., l'Aeronautica, per le cui necessità era certamente auspicabile una maggiore assegnazione di fondi, utilizzò irrazionalmente i finanziamenti assegnatili, in una errata politica industriale/produttiva che risultò dispersiva per errate scelte e inutili costruzioni, come verrà dimostrato ampiamente più avanti nel contesto della descrizione.

Era necessario invece coordinare e armonizzare indirizzi produttivi abbinandoli a scelte progettuali, assegnare commesse solo su precisi e rispondenti modelli di velivoli, razionalizzare e non disperdere la produzione aeronautica, certamente sufficiente alle necessità nazionali per impianti, potenzialità, maestranze e capacità imprenditoriale atte a soddisfare interamente le esigenze aeronautiche, a condizione di disciplinare, indirizzare, reprimere o scoraggiare velleità private, manovre industriali speculative, convogliare adeguatamente sforzi produttivi e assegnazioni di preziose materie prime su pochi ma ottimi progetti di elevate capacità tecnologiche, ricorrendo, se necessario, anche ad acquisizioni di materiale e licenze straniere pur di fornire all'Aeronautica italiana il meglio del meglio in cellule e motori (come poi in effetti si verificò durante la guerra NdA), armamenti e strumentazioni, attrezzature ed equipaggiamenti: un programma questo fattibile e realizzabile con i mezzi e le risorse disponibili e su quelli ottenibili in forma straordinaria ed eccezionale per motivi connessi con la preparazione di guerra, come in realtà si manifestò quando fu necessario affrontare altre spese ed altri sacrifici nel supremo interesse della nazione in guerra.

La grande stagione dei primati mondiali

Ci fu un periodo durato un lustro, nella storia dell'aviazione italiana nella seconda metà degli anni '30, in cui il prestigio e la considerazione internazionale di cui già da tempo godeva meritatamente la R.A., salirono a vertici altissimi di ammirazione, plauso, consensi in misura tale da farla ritenere senza ombra di dubbio, fra le prime aviazioni nella scala dei valori aeronautici mondiali, se non addirittura la prima come più volte asserito per i risultati conseguiti, numero e qualità dei records conquistati in ogni campo delle attività di volo, alcuni dei quali ad oltre 40 anni di tempo, risultano ancora imbattuti. Ci riferiamo alla messe generosa dei 96 primati conquistati, ad alcuni di questi molto significativi e precisamente: distanza, velocità, altezza, carico trasportato ed altri di minore importanza, le cui indicazioni tecniche, nel freddo risultato delle cifre e dei risultati denotavano, e presupponevano, se tradotti nell'aspetto interpretativo e militare degli effetti: prestazioni tecniche, capacità operative, affidabilità d'interventi, validità concettuali nella progettazione e realizzazione, indici questi di tutto rispetto che rappresentano elementi essenziali sulle possibilità interpretative e d'azione di una moderna aviazione militare.

Le grandi crociere atlantiche in formazione serrate, il primato assoluto di velocità per idro (Agello - km/h 709 - MC.72 - AS.6) col motore FIAT AS.6 da 3.000 HP, il record di distanza in linea retta per idro (Stoppani, Babbi, Suriano - km 4.942 Cant. 501), il primato di velocità per aerei terrestri plurimotori sui 1.000 km (Bacula, De Ambrosis - km/h 448 - SM.79), il primato internazionale di velocità di categoria per bimotori sui 1.000 km (Nicolot - km/h 524 - Ba.88), il primato assoluto d'altezza (Pezzi - m 17.083 - Ca. 161 Bis), il primato di velocità sui 2.000 km categoria plurimotori (Tondi, Pontonutti - km/h 472 - SM.79), il primato internazionale d'altezza per idro (Stop-

pani, Di Mauro - m 9.190 - Cant. 506) e quello di distanza di km 7.013 con lo stesso aereo, il primato mondiale di velocità e carico sui 2.000 km (Bertocco, Prota - km/h 330 - SM.75 - kg. 10.000), il primato internazionale di distanza e durata per plurimotori (Tondi, Dagasso, Vignoli, Stigliano - km 12.935 - h. 57,32'', km/h 226 - SM.82) la corsa Roma-Addis Abeba senza scalo (Lualdi, Mazzotti, Valenti, Pinna - h. 11,25'' - km/h 404 - BR.20), la gara internazionale Istres-Damasco-Parigi; la trasvolata Roma-Dakar-Rio De Janeiro portata felicemente a termine con trimotori SM.79/C (Corsa) e T (Transatlantico) erano solo alcune fra le più significative imprese compiute con velivoli militari di serie in normale dotazione ai reparti operativi della R.A.. Tali risultati colpirono l'immaginazione del grosso pubblico nazionale e internazionale, attirarono l'attenzione di tecnici aeronautici, impressionarono i responsabili di comando delle aviazioni militari di tutto il mondo, aumentando considerevolmente il rispetto e la potenza dimostrate dall'aviazione italiana, dai suoi capi, dai tecnici, dagli equipaggi, dal materiale di volo.

Ad eccezione del MC.72 del record di velocità assoluta per idro da cui verrà derivato in minima parte il progetto di caccia terrestre monoposto e del Ca.161 progettato ad hoc per conquistare il record d'altezza, primati questi due ancora oggi validi per le rispettive categorie di velivoli, tutti gli altri primati conquistati ed assegnati dalla F.A.I. all'Italia, erano stati ottenuti con aerei militari e precisamente: un trimotore terrestre da bombardamento veloce, un velocissimo bimotore da combattimento/assalto, un idrotrimotore da bombardamento e ricognizione a grande raggio, un idro monomotore antisom/ricognitore marittimo, un bimotore da bombardamento terrestre, un bombardiere a grande autonomia poi trasformato in trasporto, un trimotore da trasporto veloce poi utilizzato anche da bombardiere

a grande raggio d'azione. Su questi velivoli, ovviamente preparati specificamente per la conquista dei primati, s'incentrò immediatamente dopo la produzione in grandi serie destinata ai reparti di 1^a linea, nella convinzione assoluta e dogmatica da parte dello SM/RA, che la scelta si era rivelata particolarmente felice, era suffragata dai risultati ottenuti, dalle caratteristiche tecniche e di volo ampiamente dimostrate e dal cui complesso di elementi sarebbero scaturiti indubbiamente ottime condizioni operative, sicurezza ed affidabilità, traducendo nella realtà e con una doverosa patente di credibilità, ciò che l'ondata emotiva aveva espresso, indipendentemente dall'aspetto propagandistico che non doveva rimanere fine a sé stesso. Tutti compresero o intuirono perfettamente, che dietro la luminosa e appariscente facciata dei risultati ottenuti, sussisteva ed operava, una complessa e sviluppata organizzazione: direttiva, esecutiva, tecnica, progettuale, costruttiva, armonizzata lucidamente ad alto livello, assistita mirabilmente dal potere politico, guidata da uomini responsabili e preparati tesi alla realizzazione di un ambizioso programma che doveva portare e mantenere il prestigio dell'aviazione italiana nei primissimi posti della graduatoria mondiale.

Per l'ottenimento di tale impegnativo traguardo erano state profuse volontà, energie, capitali, preparati accuratamente sotto l'aspetto professionale un'élite di piloti e specialisti, impegnati progettisti e tecnici di alto livello, utilizzate maestranze specializzate, orchestrata una potente campagna propagandistica.

I consensi della stampa aeronautica internazionale, il successo di esportazioni legate ai risultati e ormai diffuse in tutto il mondo, le dimostrazioni tecniche e acrobatiche di prodotti aeronautici e dei piloti e specialisti italiani in tutta Europa e nell'America Latina, avevano confermato l'interesse del mondo aeronautico per l'aviazione italiana, aumentando considerevolmente il prestigio e la fama della Aeronautica militare e dei suoi uomini.

La duplice nomina del Gen. Giuseppe Valle a Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica e Capo di SM della Regia Aeronautica, gli conferiva ampie possibilità interpretative e decisionali, considerando oggettivamente che la carica di Ministro dell'Aeronautica detenuta da Benito Mussolini, poteva considerarsi da un punto di vista pratico puramente nominale in quanto delegata a tutti gli effetti allo stesso Sottosegretario di Stato, che l'esplicava pienamente in collaborazione e con la tacita approvazione dello stesso Ministro, convinto e fiducioso nei risultati conseguiti.

Le funzioni di comando venivano esercitate con direttive e decisioni ad ogni livello concernenti la politica e l'attività

istituzionale dell'Aeronautica sulla base di indicazioni suggerite dal Ministro e riguardavano specificamente nella veste di Sottosegretario: la politica industriale, l'attività dell'aviazione civile, le compagnie di trasporto aereo, le funzioni e i programmi della RUNA, la preparazione premilitare aeronautica, l'aspetto addestrativo - propagandistico - sportivo; nella qualità di Capo di SM, il Gen. Valle aveva invece il compito di pianificare la preparazione tecnico-professionale dei reparti dell'Armata Aerea, predisporre e approntare i piani di guerra, studiare gli aspetti strategici e l'applicazione tattica di utilizzazione dei reparti aerei in relazione alla politica del governo e nell'interesse precipuo dello Stato italiano, attuare programmi produttivi e selezionare progetti costruttivi.

L'accentramento di tanti ed importanti incarichi nella persona del Gen. Valle, stimolava senza dubbio il poliedrico dinamismo del Capo di SM ma diluiva nel contempo, la prospettiva della visione generale e particolareggiata dei singoli problemi da studiare, esaminare, controllare, realizzare o definire, condizionando attraverso un sistema di lavoro centralizzato e accentratore, i diversi organi dell'aeronautica preposti allo studio, regolamentazione, coordinamento, controllo e sviluppo di molte attività aeronautiche: Stato Maggiore in parte, Consiglio dell'Aria, Comitato Progettazione velivoli e motori, costruzioni aeronautiche, armi e munizioni, studi ed esperienze, personale militare, direzione dei servizi e aeroporti ecc. che non era sempre agevole seguire, coordinare, valutarne l'operato.

Superata brillantemente la grande stagione dei primati e records conquistati, doveva necessariamente aprirsi il ciclo successivo per inserire la grande massa degli aviatori al perfezionamento professionale, attraverso le Scuole all'uopo costituite: alta velocità, alta quota, navigazione alturiera, volo senza visibilità, alta acrobazia, non già destinate come poteva sembrare a prima vista ad una ristretta élite di aviatori, ma alla generalizzazione dei metodi e degli insegnamenti anche se le strutture e l'attrezzatura didattica delle Scuole approntate non poteva assicurare una istruzione di massa ma completa in termini limitati di tempo, ai piloti ed agli specialisti di volo, com'era auspicabile e avvertita. L'avvicendamento del Gen. Valle avvenuto il 10 novembre 1939 bloccò ogni ulteriore possibilità per una applicazione didattica generalizzata dei metodi e delle esperienze raggiunti, in quanto il nuovo Capo di SM Gen. Francesco Priolo aveva una diversa visione e nuove idee di istruzione per il personale navigante e preferì sciogliere tutte le Scuole ed Enti di specializzazione al volo concentrando risorse e mezzi ad una più concreta e avvertita necessità di rinnova-

mento generale della R.A..

Sfortunatamente ciò che agli occhi di molti significava apparentemente un indice di progresso massimo e di elevato sviluppo del pensiero progettuale aeronautico, non era affatto condiviso da alcuni tecnici e da numerosi e acuti osservatori che vedevano nella formula adottata dall'Italia: progettuale-produttiva-operativa, certamente l'espressione più avanzata della formula stessa, ma nel contempo intravedevano fatalmente l'involuzione progettuale e irreversibile di una tendenza costruttiva avviata decisamente verso la decadenza tecnica e l'obsolescenza progettuale. Chiariamo questo concetto in termini più realistici; le costruzioni miste (fusoliera in tubi d'acciaio rivestita in tela, ali con costruzione lignea) che rappresentavano all'epoca quasi la totalità dei velivoli prodotti in Italia, la modesta potenza espressa dai motori adottati (tutti a conformazione stellare, di progetto straniero e di potenza non superiore ai 1.000 HP), la formula trimotore presente nel 90% dei bombardieri e quella biplana della quasi totalità dei caccia, potevano considerarsi alla vigilia del 2° conflitto mondiale ormai decisamente superate come tendenze tecnologiche e l'avvenire della produzione aeronautica italiana fossilizzato progettualmente in elevata misura su tale formula, poteva considerarsi preoccupante, allarmante e denso di gravi prospettive. La grande stagione dei primati dell'Italia fra il vertice e l'inizio involutivo si era in definitiva rivelata fine a se stessa per mancanza di formule alternative. Dal primato mondiale di velocità del MC.72 non era uscito un caccia di superiori caratteristiche tipo Spitfire o Messerschmitt Bf.109; dai primati eclatanti del Ba.88 non era uscito un bimotore da combattimento; né dai primati di SM.79/SM.82 un bombardiere veloce, bene armato, con grande autonomia e capacità di carico e anche dal Cant.501/506 non era stato possibile estrapolare un ricognitore a grande raggio, elevata tangenza, veloce, bene armato, con caratteristiche strategiche, pressurizzato per grandi altezze. Ciò che fu possibile ottenere dai primati conquistati era una serie di macchine di mediocri caratteristiche inferiori ai risultati ottenuti, che fornirono mediamente deludenti aspetti in guerra.

Quando nel settembre del 1939 la Germania invase la Polonia e fu possibile constatare la modernità, l'efficienza e la preparazione tecnica del materiale della Luftwaffe, quando fu altresì possibile accertare l'alto livello qualitativo e ad-

destrativo della RAF, le sue eccellenti macchine da caccia e l'efficienza dell'organizzazione, si ebbe la certezza che la politica perseguita sino a quel momento dalla R.A. non aveva prodotto un effettivo, concreto risultato poiché la passata politica dei records, utilizzando un aeroplano militare preparato ad hoc ed un equipaggio particolarmente addestrato alla circostanza, non significava e sfortunatamente non significò, miglioramento tecnologico, continuità di prestazioni, di rendimento, di efficienza tecnica ed operativa, se tutto questo compendio non veniva suffragato e convalidato dal progresso aeronautico emerso dal confronto con le macchine dell'avversario, superficialmente considerate e decisamente snobbate sino a quel momento, a favore di progetti e realizzazioni nazionali mediocri e superate; se non veniva seriamente confrontata anche la preparazione professionale, i metodi, le attrezzature, le dottrine d'impiego attuate e imposte nella presunzione di essere i migliori e di possedere il meglio. Già alla fine del 1939, allorché si verificò improvvisamente per volontà di Mussolini il cambiamento di comando al vertice della R.A., s'intuì il grave pericolo e l'incolmabile gap tecnologico in cui si era venuta a trovare quasi di colpo l'Aeronautica italiana, come doverosamente segnalato, ma si nutriva speranza che l'Italia non sarebbe entrata in guerra, che ci sarebbe stato almeno il tempo necessario per correre ai ripari, modificare rapidamente e radicalmente il cambiamento d'indirizzo tecnico e progettuale, rinunciando per quanto possibile a certi principi autarchici limitativi e insuperabili a favore di concetti e progetti più moderni di rapida attuazione; si aveva altresì fiducia che l'immissione in servizio di nuovi velivoli in costruzione ed in particolare i caccia a motore radiale, robusti monoplani a costruzione metallica, avrebbe colmato in parte il grave handicap tecnologico contando soprattutto e come sempre, sulla preparazione dei piloti, sul loro senso del dovere e sulla loro abnegazione.

Sarebbe venuto a mancare però, il tempo necessario per teorizzare nuovi criteri di combattimento, modificare dottrine tattiche e concetti d'azione.

In quello scorcio di fine dicembre del primo anno di guerra, la situazione della R.A. poteva considerarsi veramente preoccupante.

Il nuovo materiale di volo

Nello sviluppo e progettazione di nuovi modelli di aerei militari, molto importante era stata per tutti i Paesi industriali l'esperienza della 1ª guerra mondiale, ma all'inizio degli anni '30, nuovi criteri costruttivi si erano affacciati all'orizzonte aeronautico e nuovi metodi di lavorazione erano stati impostati nella progettazione e realizzazione di velivoli militari e civili.

Attraverso le numerose manifestazioni aeree internazionali esplicate con saloni aeronautici e meeting aviatorii, era possibile rendersi conto dell'evoluzione progettuale e costruttiva dei Paesi tecnologicamente avanzati, ed adeguare macchine e motori alle nuove tendenze. Ci fu un periodo di tempo in cui l'industria aeronautica italiana si ispirò in grande parte allo sviluppo di quella USA, giudicata a ragione, una delle più evolute e tecnicamente al passo con i tempi. Alle nuove costruzioni aeronautiche si richiedevano sforzi e sollecitazioni in misura ben più elevata di quanto fatto in precedenza, e, per ottenere questi risultati, veniva giudicata non più idonea la struttura mista in tubi di acciaio con rivestimento in legno o tela (costruzione mista) indubbiamente robusta ma non idonea a sopportare pesi e gravami dinamici in misura superiore alle sopportazioni strutturali dei materiali utilizzati nelle costruzioni miste, meno che mai per gli aerei destinati al servizio di guerra operanti in condizioni più esasperate ed ai limiti della resistenza.

Prendeva quindi sempre più piede la costruzione interamente metallica basata sulle strutture di fusoliera con lungheroni e centine di irrobustimento, fasciate esternamente da pannelli metallici in lega leggera, avente semplice scopo di ricoprire la struttura oppure del tipo "lavorante", concorrente cioè all'irrobustimento ed alle sollecitazioni strutturali che subiva il velivolo durante il volo per sforzo di carico o fenomeni fisici. A tale sistema di lavorazione

si adeguarono ben presto USA, Germania, Inghilterra e URSS, cui fecero seguito la Francia seguita buona ultima dall'Italia, che adottando un criterio di compromesso, stabilizzò solo su piccole costruzioni aeronautiche l'indirizzo costruttivo metallico, lasciando per i grossi velivoli plurimotori da bombardamento, trasporto e passeggeri, la costruzione mista, per il cui tipo di lavorazione si erano specializzate molte grandi ditte aeronautiche restie ad abbandonare un metodo di lavorazione economico, artigianale e con buoni risultati tecnici (una scelta che si rivelerà però fatale nel dopoguerra per imprevidenza progettuale ed esperienze insufficienti - NdA).

I criteri scelti dalle grandi nazioni industriali per la progettazione di velivoli da caccia, contemplavano oltre alla costruzione interamente metallica, l'applicazioni di motori di elevata potenza, superiori comunque ai 1000 HP, in grado di far sviluppare una forte velocità al velivolo che li installava, consentendo nello stesso tempo, la sistemazione di un pesante armamento senza alterare negativamente il binomio peso-potenza su cui era impostata la filosofia costruttiva dei velivoli militari.

Nella scelta dei motori ci furono due tipi di indirizzo tecnico: gli USA scelsero motori radiali di elevata potenza che andavano da un minimo di 1200 ad un massimo di 2000 HP, pur non disdegnando l'utilizzazione del motore lineare Packard o Allison con potenze fra i 1200/1700 HP per taluni tipi di caccia. La velocità superava mediamente i 560 Km/h per raggiungere in taluni tipi i 700, mentre l'armamento prevedeva almeno 6 mitragliatrici cal. 12,7 mm.

L'Inghilterra si orientò invece decisamente verso il motore lineare realizzando sin dal 1934 Hurricane e Spitfire, con velocità nell'ordine dei 560/650 Km/h per le diverse serie costruttive ed un armamento standard di 8 mitragliatrici

cal. 7,7 integrate più tardi da armi da 12,7 e 20 mm., riservando i motori stellari di media potenza (da 1000/1700 HP) per bombardieri medi e veloci bimotori da caccia.

La Germania realizzò un solo caccia standard: il Messerschmitt Bf.109 progettato nel 1934 e dotato di motore lineare progressivamente più potente che arrivava sino ai 2000 HP del DB.605/ASCM, con velocità gradualmente più elevata che andava dai 570 ai 728 Km/h della versione Bf.109/K. L'armamento contemplava un minimo di 2 armi da 7,9 mm (passate poi al cal. 13/15 mm) integrate da cannoni alari da 20 mm (passati poi al calibro 30 mm). Solo durante la guerra venne immesso in servizio il F.W.190 con motore BMW stellare da 1600 HP e poderoso armamento, utilizzando i motori stellari (da 1000/1700 HP) per bombardieri bimotori veloci e bene armati.

La Francia si orientò ugualmente verso motori lineari che vennero installati sui caccia MS.406 e D.520 con velocità nell'ordine di 490/530 Km/h armati con mitragliatrici da 7,7 mm e cannoni da 20; i motori del tipo HS 12/Y andavano da 850 a 910 HP. Più modesta la potenza dei motori radiali francesi (900/1150 HP) e modesti i risultati.

Nel settore del bombardamento gli USA furono i soli a rivolgere cure e attenzioni al quadrimotore pesante a lungo raggio d'azione, mettendo in pratica in elevata misura i concetti del Douhet sulla «guerra aerea totale», mentre le altre nazioni si rivolgevano al modello bimotore a medio raggio, nell'ipotesi di utilizzare una macchina bivalente per il bombardamento e l'appoggio tattico. L'Italia si inserì fra queste due formule adottando con un compromesso dottrinario, velivoli a formula trimotore a medio raggio d'azione, non adatti quindi ad impieghi multipli in campo tattico, mentre per la Caccia adottò, in contrapposizione ai concetti generali adottati dalle principali aviazioni del mondo, la formula a costruzione metallica ma con motore stellare di modesta potenza e scarsa velocità e un armamento ridotto con due sole armi cal. 12,7 mm snaturando quindi il binomio peso-potenza e realizzando di conseguenza un modesto risultato. Con tale compromesso non si erano però risolti i problemi costruttivi né tanto meno quelli di impiego, poiché i bombardieri non si prestavano a interpretazioni strategiche né tattiche e i caccia non avevano caratteristiche di velocità, potenza e armamento come si addiceva alla formula moderna della Specialità, compromesso evidenziato da un assurdo dogma d'impiego messo ancora più in rilievo dalla presenza del CR.42, un biplano a costruzione mista prodotto paradossalmente nel più elevato numero di esemplari per tutto il corso della guerra, rispetto a tutti gli altri tipi di aerei: bombardieri, ricognitori, caccia costruiti e messi in servi-

zio. La sua presenza, anacronistica e patetica, rappresentava emblematicamente, le segrete aspirazioni inconfessate ma reali, di quasi tutti i massimi rappresentanti dell'Aeronautica italiana: dal Capo di SM Gen. Valle, ai comandanti di reparto, dai più qualificati dottrinari della filosofia concettuale sul combattimento aereo, ai più inguaribilmente e innamorati piloti infatuati del combattimento acrobatico, le cui dottrine erano state concepite in funzione e in considerazione della presenza di tale biplano nella R.A. italiana, ritenuto come massima manifestazione meccanica e congeniale del pilota italiano.

Tale tipo di aereo acrobatico, manovriero, di facile manutenzione e basso costo, venne concepito dallo SM/RA sin dal 1937 come naturale successore del CR.32 e configurato in un promemoria datato 16.11.1937 dal Gen. Pietro Pinna Sottocapo di SM/RA, diretto al Gen. Valle, in cui si precisavano le migliorate caratteristiche generali di un nuovo biplano da caccia dotato di maggiore velocità del CR.32. Precisava il Gen. Pietro Pinna nel suo promemoria: «I velivoli CR.32/32 Bis ormai trasformati in biarmi con capacità di immagazzinamento per 400 colpi cal. 12,7 ad arma, cominciano ad accusare uno scadimento di velocità. Per ovviare a tale inconveniente ed esaltare le caratteristiche del CR.32, in modo da disporre subito di un velivolo da caccia migliore, in attesa che vengano definiti e costruiti in serie i nuovi prototipi, verrà studiata l'installazione su tale tipo di velivolo di un motore più potente e più leggero (A.74). Si spera con ciò di ottenere un vantaggio di circa 40 km/h nella velocità alla quota di m. 4000 e di 2' nella salita a tale quota.»

L'apparizione del nuovo caccia Fiat negli stormi da caccia della R.A. quando già da tempo volavano in Europa Spitfire e Messerschmitt velocissimi, non venne accolta da consensi generali, poiché generò malumore e grande delusione fra molti piloti che attendevano, come era stato loro promesso, un velivolo veramente competitivo, al punto che il Capo di SM Gen. Valle dovette calmare in parte tale delusione, annunciando nel 1939 che il «CR.42 doveva considerarsi un velivolo da caccia transitorio» anche se nel contempo era stato ordinato in 400 esemplari.

L'orientamento produttivo generale nelle principali aviazioni militari, prevedeva la costruzione di uno/due modelli di aeroplani per la Caccia; tre/quattro tipi per il bombardamento suddivisi nelle categorie: strategico, tattico, medio raggio; uno/due modelli per l'assalto, appoggio tattico, tiro a tuffo ed altri tipi per compiti ausiliari. Si prevedeva di usare come motori gli stessi modelli allo scopo di semplificare le procedure costruttive e il numero dei tipi di propulsori da produrre; migliorare potenza e armamento, presta-

zioni belliche e caratteristiche di volo e, attraverso macchine standard, procedere a graduali miglie per meglio esaltare gli aspetti tecnici e disporre di aeroplani collaudati dal tempo e dalle esperienze di guerra, pur non trascurando la naturale evoluzione tecnologica che la guerra inevitabilmente accelera e spinge al massimo grado di perfezione, nella progettazione e realizzazione di prototipi sempre migliori e più sofisticati onde adeguare armonicamente lo sforzo bellico e le risorse finanziarie per eventuali, future utilizzazioni di pace.

Dire fino a che punto questi presupposti siano stati accettati e realizzati lo si potrà constatare solo attraverso le analisi dei risultati emersi durante il conflitto, ma indubbiamente per l'Italia molti dei requisiti di base vennero disattesi o snaturati da errate impostazioni programmatiche, da scelte non sempre felici, dall'accettazione illogica di innumerevoli modelli di cellule e di motori che disperdevano anziché concentrare la produzione, producendo prodotti non sempre rispondenti alle reali esigenze dell'Aeronautica militare. Quando ad iniziare dal 1934 iniziarono a volare Hurricane, Messerschmitt, Spitfire seguiti negli anni successivi dal Curtiss P.36, dal Bell P39, dal Lockheed P.38, dall'I.16, dal LAGG 1, dal Mitsubishi A 6M2, dal Dewoitine D.520, con velocità fra i 530/600 km/orari, da noi iniziarono a volare, a cominciare dal 1937, il G.50, il MC.200 e il CR.42, superati tecnicamente ancor prima di essere accettati dalla R.A. ed immessi nei reparti di 1ª linea. Ma indipendentemente dalle scelte più o meno positive fatte dalle diverse aviazioni, si avvertiva dovunque una diversa interpretazione dei concetti di guerra aerea, che vedevano fautori e detrattori di talune teorie in contrasto fra loro, dibattuti nel tentativo di dimostrare la validità di determinati concetti dottrinari e la necessità di operare delle scelte del materiale di volo per adeguare ed armonizzare le teorie con gli aspetti d'intervento. Il presupposto di ottenere il completo dominio del cielo nel vasto panorama della strategia di guerra aerea, vedeva l'affermazione teorica dei concetti Douhettiani unitamente alle difficoltà concrete di realizzare obiettivamente nella misura più ampia tali concetti per la mancanza di progetti idonei a svolgere questo ruolo, disponibilità finanziarie in misura sufficiente, obiettivi da ottenere in rapporto alla politica militare di ogni singolo paese; trovavano invece più consistenza concetti di compromesso strategici-tattici più facilmente realizzabili, considerando altresì la vasta gamma di aerei adatti per l'impiego, disponibili prontamente per l'ottenimento di tali presupposti.

L'unica nazione che si cimentò con grande successo all'esplicazione integrale delle teorie del Douhet furono gli USA, che possedevano in alta misura tutti gli elementi necessari a realizzare tale dottrina: validi progetti di macchi-

ne, grandi infrastrutture industriali, grande esperienza, mezzi finanziari smisurati, un teatro operativo potenziale che andava dall'Atlantico al Pacifico spingendosi sin verso l'Asia e l'Europa e su cui era certamente possibile operare con grandi mezzi e risorse illimitate, come poi in realtà si verificò. Tutti gli altri paesi dovettero necessariamente ripiegare su soluzioni di compromesso con limitate ambizioni strategiche, cercando, per quanto possibile, di migliorare l'impiego tattico più facilmente realizzabile.

Ma ciò che non fu possibile ottenere sotto l'aspetto della grande strategia di guerra aerea, fu largamente compensato dalle infinite possibilità dimostrate dall'impiego tattico in cui eccelsero da una parte la Germania col binomio Stuka-Panzer applicato efficacemente nella Blitz Krieg; dall'altra l'Inghilterra e l'URSS con l'impiego di Beaufighter, Mosquito, Typhoon e Tempest da una parte, Stormovick-T.34 dall'altra. L'Italia, patria del Mecozzi, profeta e assertore ad oltranza dell'assalto quale teoria contrapposta alla "guerra totale" di Giulio Douhet, non riuscì a trovare per tutto il corso del conflitto un valido velivolo assaltatore in grado di sostituire il superato Ba.65, che tanti consensi e speranze aveva suscitato nel mondo aeronautico al suo apparire nel 1935 al momento del suo esordio tecnico. Abbandonato per radiazione poco prima dell'inizio della guerra per obsolescenza operativa, venne affrettatamente rimesso in servizio per sopperire con urgenza ad una grave crisi materiale subentrata nella Specialità assalto sin dai primi giorni del conflitto; triste ed avvilente risultato di una specialità nata tre lustri prima e che costituiva per l'Italia una tappa fondamentale nell'evoluzione del pensiero aeronautico in campo tattico ed un insegnamento per tutte le aviazioni del mondo!

Che caratteristiche doveva possedere l'aviazione italiana alla vigilia del 2° conflitto mondiale? Quali risultati avevano prodotto la politica dei primati, delle esibizioni internazionali, gli interventi in Africa Orientale e in Spagna? Erano domande logiche che l'opinione pubblica chiedeva in relazione ai risultati che tale politica doveva produrre, sia in rapporto alla situazione internazionale dell'Italia, che al suo nuovo e più importante ruolo nella scala mondiale delle grandi potenze, in prospettiva alle future indicazioni sancite e dichiarate più volte dal governo fascista: aviazione con interessi e possibilità d'impiego specificamente continentali, aviazione con capacità d'azione intercontinentale e coloniale; un'aviazione che doveva spaziare nell'intero Mediterraneo o comprendere anche l'Oceano Indiano come il possesso delle nuove colonie africane poteva far supporre? In relazione a tali visioni che tipo di preparazione

era necessario possedere, che tipo di materiale doveva impiegare, quali erano gli aspetti strategici di tali visioni? Anzitutto è necessario precisare che la "visione imperiale" non corrispondeva sul piano pratico ad una preparazione adeguata ai compiti ed alla nuova realtà italiana.

Se l'Inghilterra esplicava efficacemente la sua politica imperiale attraverso la flotta e col possesso dei possedimenti chiave della sua strategia mondiale: Gibilterra, Malta, Suez, Aden, Ceylon, Singapore, Hong Kong, l'Italia che non disponeva di una simile flotta nè tanto meno di punti strategici correnti lungo l'asse di collegamento con i suoi possedimenti africani, sapeva benissimo che in caso di guerra l'esile cordone ombelicale che la collegava con l'AOI si sarebbe strappato subito; restava in dubbio, peraltro, anche il controllo del più facile cordone di collegamento con la Libia che sarebbe stato necessario difendere, proteggere e ad ogni costo salvaguardare, pena la perdita della "Quarta sponda".

Per assolvere tale compito strategico, non restava dunque che instaurare una politica di potenziamento qualitativo e numerico sul mare e nel cielo, rafforzando adeguatamente la Marina e l'Aeronautica affinché fossero in grado di rispettare il concetto difensivo territoriale, salvaguardando il prestigio, gli interessi, l'integrità della struttura nazionale da ogni eventuale pericolo.

Fra le due FF.AA. interessate, la Marina beneficiò in misura notevolmente superiore a quella dell'Aeronautica al potenziamento della flotta: si riammodernarono le quattro vecchie corazzate tipo "Cesare", s'imposero le quattro tipo "Littorio", si portarono gli incrociatori da 7 a 18, i CCTT da 32 a 74, le torpediniere da 28 a 46, i sommergibili da 48 a 105. Si rifiutò, ancora una volta, l'ipotesi di costruire portaerei a favore delle grosse navi da battaglia.

Il rafforzamento della Marina, i compiti assegnati alla flotta nella politica del fascismo, le possibilità di trasformarla in una grande e determinante forza di potere, convinsero non pochi ammiragli che la "visione imperiale" poteva essere realizzabile in alta misura, poichè esistevano tutti i necessari presupposti: politici, strategici, di potenza, per assolvere tale importante aspetto della vita nazionale di quel particolare periodo storico.

E' tuttavia innegabile che alla vigilia della guerra la Regia Marina poteva considerarsi, sia pure sotto l'aspetto relativo e proporzionale, come la più efficiente, preparata e potente fra tutte le FF.AA. italiane.

Ma al di fuori di tali considerazioni la realtà italiana era ben più complessa, disarmonica e irrazionale di ciò che poteva apparentemente apparire.

La "Visione imperiale" di Mussolini non aveva contagiato se non epidermicamente i Capi delle FF.AA. ed in particolare il Capo di SMG Maresciallo Pietro Badoglio, la cui limitata visione degli aspetti strategico-politico-militari, non andava al di là della possibilità di un intervento in un conflitto limitatamente continentale e con uno Stato confinante: Jugoslavia, Grecia, eccezionalmente con la Francia, in considerazione della riluttanza di Badoglio personalmente non disposto ad una guerra con il vicino Paese d'oltralpe. In tale contesto la Marina era chiamata a svolgere un ruolo del tutto indipendente consistente nel garantire le linee di comunicazione con la Libia e le grandi isole italiane, nell'offesa a distanza con i sommergibili, nell'utilizzare attraverso il concetto inglese della "Fleet in being", il potenziale deterrente psicologico da realizzare attraverso la presenza della Squadra Navale da battaglia.

Più incerto e contraddittorio il ruolo assegnato all'Aeronautica, suddiviso fra un impiego limitatamente strategico riservato allo SMG, una utilizzazione tattica a totale beneficio dell'Esercito, un'azione di supporto navale per le esigenze della Marina. Eventuali impieghi alternativi connaturati al generale contesto della guerra, potevano essere assegnati all'Aeronautica di volta in volta per l'ottenimento di taluni presupposti: bombardamento di centri industriali, apprestamenti tecnici, porti, depositi logistici, ecc..

Con tali criteri sposati e condivisi pienamente dal pensiero del Capo di SMG, l'Aeronautica avrebbe definitivamente abdicato alla sua autonomia di giudizio, alla sua indipendenza d'azione, al ruolo d'importanza che le competeva giustamente dell'ordinamento istituzionale; avrebbe dovuto altresì rigettare le norme Douhettiane su cui credevano una parte dei suoi responsabili e adottare solo dottrine di supporto a beneficio esclusivo delle altre FF.AA..

In tale clima di confusione e di incertezza, reso ancor più difficile dall'assenza di codificate dottrine tattiche si giunse alla soglia del conflitto senza il conforto e la presenza di un chiaro e attuabile piano di impiego, se non il criterio facile, superficiale, opinabile e irrazionale diagnosticato dal Capo di SMG: "dell'impegno a seconda delle circostanze e degli eventi", una vaga e contraddittoria formula che pregiudicava e limitava irrimediabilmente, ogni capacità d'azione in una visione limitata e lesiva per la F.A..

A tale mortificante conclusione si era però giunti a causa di una mancata caratterizzazione della funzione operativa che pur assegnata istituzionalmente alla R.A. era resa in parte inattuabile dallo stato di preparazione in cui si trovava l'Arma Azzurra.

Sotto l'aspetto strategico la R.A. non disponeva di materiale di volo idoneo ad assolvere nella forma più completa tale presupposto di primaria importanza.

Sotto il profilo tattico ed in misura minore relativamente strategico, la sua capacità offensiva era rappresentata dai bombardieri trimotori, il più efficace e moderno dei quali, il SIAI-SM 79, poteva trasportare kg. 1.250 di bombe alla velocità di 340 km/h con una autonomia di circa 2.000 km e quindi con caratteristiche di medio impiego.

Sotto il profilo difensivo, l'aereo da caccia più diffuso alla vigilia della guerra, era il FIAT CR.42 armato di due mitragliatrici, velocità 450 km/h, autonomia km 800.

La R.A. non disponeva di velivoli di supporto tattico e combattimento, non potendosi considerare tecnicamente idonei a tale impiego i Ba.88 destinati alla radiazione dalla linea di volo ed in parte già avviati alla demolizione. Non disponeva inoltre di velivoli siluranti, ricognitori tattici e strategici efficienti, ricognitori marittimi moderni e veloci. Il nerbo delle Forze Aeree era rappresentato da modesti bombardieri medi (56% dell'Armata Aerea) e da mediocri caccia (24% del potenziale aeronautico).

Con aerei di simili caratteristiche tecniche e belliche, non era certamente possibile ottenere grandi risultati, sotto l'aspetto strategico e tattico, ma non era certamente impossibile imporsi alle altre FF.AA., superare prevenzioni radicate e scetticismi, inserirsi con maggiore autorità e serena consapevolezza nella considerazione e nella visione strategica del Capo di SMG, affinché all'Aeronautica fosse riservata e assegnata la parte che giustamente le spettava nel consesso delle varie FF.AA. e non soltanto nominalmente, le venisse infine precisato il ruolo e le direttive d'impiego in funzione strategica o tattica, le venisse inoltre concessa maggiore autonomia e importanza che non fosse la "benevola ma insufficiente comprensione" che le riservavano di norma Esercito e Marina.

Fu tentata ogni possibilità per ottenere con tali oneste richieste maggior rispetto, più solidale collaborazione, più sincera volontà di operare nel supremo interesse del Paese, ma si cozzò nell'ottusa e modesta visione che il Capo di SMG aveva nei confronti dell'Aviazione e l'indifferenza di Badoglio contagiò ovviamente anche i responsabili delle altre FF.AA..

Con tale risultato negativo, si creavano le premesse dele-

rie per l'instaurazione o meglio la convalida, delle nefaste politiche parallele del passato.

Di tale assurda situazione si rese interprete il Gen. Pricolo - Capo di SM/RA - il quale in un discorso tenuto il 15 marzo 1940 davanti agli esponenti della Camera dei Fasci e delle Corporazioni dichiarò: "La parola indipendenza non ha alcun significato nei rapporti reciproci delle FF.AA. In Italia non un'aliquota dell'Aviazione, ma tutta l'Aviazione è disponibile per collaborare. Il fine è comune a tutte le FF.AA. e perciò tutte cooperano al successo. Naturalmente l'impiego è determinato dalle caratteristiche di ciascuna forza. L'intervento dell'aviazione nelle azioni tattiche non può costituire l'impiego essenziale delle forze del cielo. Ecco perchè l'aviazione non può e non deve sostituire l'artiglieria ed ecco perchè è sbagliatissima la frase che "l'aviazione è un'artiglieria a lunga portata". Noi siamo lieti di vedere che l'intervento aviatorio è molto apprezzato dalle altre FF.AA.; tuttavia ci auguriamo che non lo sia troppo e cioè che tanto in pace quanto in guerra le richieste di tale intervento siano determinate da vere necessità adeguate alle attitudini specifiche del mezzo aereo. Oggi più che mai occorre richiedere il massimo rendimento alle forze aeree fuori del campo tattico delle forze di superficie".

Pur essendoci nel discorso alcune contraddizioni di principio ed alcuni esatti riferimenti relativi all'impiego aereo, il Capo di SM/RA dimostrava, col suo pensiero personale, una visione ancor più restrittiva per la R.A., auspicando un minore intervento delle forze aeree nel campo tattico delle forze di superficie, che nell'impossibile visione d'impiego strategico riportava l'aviazione ai tempi lontani dell'impiego occasionale e autonomo, in contrasto con ciò che le dottrine della guerra aerea avevano insegnato con le recenti applicazioni della Blitz-Krieg tedesca nella breve ma rivoluzionaria campagna in Polonia.

Ciò dimostra che si era ancora ben lontani, in Italia, dall'aver appreso nuovi insegnamenti, dall'aver almeno riflettuto sull'esito di talune dottrine, col distaccarsi in forma totale ma necessaria dalla visione univoca e limitata della totale indipendenza di giudizio e dalla più completa libertà d'azione, anche se tali postulati erano in contrasto con le più elementari esigenze di una più stretta aerocooperazione fra forze aeree e forze terrestri, fra Aeronautica e Marina.

L'industria aeronautica italiana

L'apporto che nella politica di potenziamento e sviluppo dell'Arma Aerea italiana doveva e poteva fornire l'industria aeronautica nazionale, era uno degli elementi di straordinaria importanza su cui fondavano i presupposti politici e strategici italiani e dei massimi responsabili di governo, per un consolidamento di primo piano della R.A., nella scala mondiale delle potenze aeronautiche. Il contributo industriale rappresentava uno dei cardini di tale politica, in quanto strettamente collegato all'evoluzione tecnologica e di sviluppo previsto per l'Arma Aerea, nel più vasto quadro dei futuri compiti assegnati all'Aeronautica dalla nuova e ambiziosa politica imperiale voluta dal Fascismo al termine della vittoriosa campagna in AOI.

Politica industriale e rinnovamento/potenziamento aeronautico dovevano quindi marciare parallelamente per non creare ritardi e intralci nella preparazione militare, disfunzioni ed errori nella delicata fase di trasformazione dell'Aeronautica italiana impostata e finalizzata ad iniziare dal 1937/38.

Conclusa o quasi la stagione dei primati aeronautici, collaudati severamente al vaglio delle precedenti esperienze belliche uomini e mezzi, approvato e messo in atto il programma R (Rinnovamento) che prevedeva una 1ª linea di 3.000 apparecchi moderni, la R.A. si preparava seriamente con un nuovo piano di sviluppo, al grande balzo qualitativo e quantitativo che le avrebbe consentito di insediarsi con pieno diritto e coscienza del patrimonio morale e tecnico conquistato, ai primi posti della graduatoria internazionale aeronautica.

Il perfezionamento del Programma R era parallelo all'impostazione del piano di potenziamento industriale, e prevedeva la nascita di nuovi stabilimenti da installare nel centro-sud per attuare un decentramento industriale di cui

già all'epoca si avvertiva la necessità, per non saturare ulteriormente il settentrione dell'Italia su cui si trovava raggruppata l'85% dell'industria aeronautica.

Il programma prevedeva una filiazione da parte delle grandi società industriali: Fiat, Aeritalia, Breda Aviazione, Caproni S.A., Macchi, e, nel contempo, la creazione di nuovi stabilimenti con l'apporto finanziario dello Stato attraverso l'IRI e l'IMI.

Dire che il progetto approvato di concerto fra il Ministero dell'Aeronautica, quello delle Corporazioni e delle Finanze incontrò il favorevole e incondizionato appoggio degli industriali significa asserire cose non esatte: ci fu molta resistenza attiva e latente, vaghe promesse, alcune isolate e lodevoli iniziative! Alla vigilia della guerra la percentuale si era ridotta nel nord solo del 10%, era aumentata al centro del 7%, si era portata al 15% nel meridione e al 3% nelle isole (solo per la Sicilia).

Non era sicuramente quanto desiderato ed auspicato dal Ministero dell'Aeronautica che prevedeva per il nord una riduzione del 25%, ma era venuto meno il decentramento promesso dalla Fiat, che non si realizzò compiutamente nel costruendo stabilimento Aeritalia di Firenze e per tutto il corso della guerra non fu possibile modificare ulteriormente la situazione con tutte le conseguenze che tale accentramento creò, allorché le industrie del nord Italia vennero sottoposte ai pesanti e distruttivi bombardamenti alleati, come aveva presagito sin dal 1938 il Capo di SM/RA.

Ma alla situazione generale dell'industria aeronautica è necessario aggiungere gli aspetti specifici di tale importante branca d'attività produttiva, la politica industriale adottata, i metodi instaurati, i rapporti intercorrenti con il Ministero dell'Aeronautica, il più importante e unico cliente dell'industria considerata, i livelli progettuali, i

risultati acquisiti in campo nazionale e internazionale, gli enti tecnici preposti al controllo della produzione, le commesse ordinate, gli organismi scientifici e tecnici, finanziari ed economici preposti o comunque interessati direttamente o indirettamente alla produzione aeronautica, allo sviluppo tecnologico, allo studio di nuovi concetti meccanici, bellici, radioelettrici comunque applicabili al materiale di volo.

LA REALTÀ INDUSTRIALE ITALIANA

Analizzando globalmente i risultati emersi ad ogni livello nelle vicende della passata guerra mondiale ed in particolare i rapporti fra il Ministero dell'Aeronautica e industria, si avverte la singolare constatazione che fra tutti i gravi problemi che afflissero la R.A. questi rapporti rappresentavano il fenomeno "più italiano" fra tutti i vari aspetti singolari o meno, accertati storicamente, anche se da parte degli industriali fu " . . . la incerta e contraddittoria politica aeronautica a generare confusioni d'indirizzo, progettuali e produttive."

La confusione di tali divergenze d'opinioni va ricercata a nostro giudizio in entrambe le parti, ugualmente responsabili per motivi diversi, dei risultati ottenuti in cinque anni di guerra.

Caratterizzata potenzialmente da alcuni grossi complessi industriali a loro volta procreatori di impianti satelliti, collaterali, integrati, ausiliari e spesso concorrenti fra loro, l'industria aeronautica ebbe un susseguirsi di alterne vicende che denotano visivamente con un andamento di cicli ricorrenti giunti sino ai nostri giorni, l'andamento del mercato, le preferenze di scelte, l'affermazione o il fallimento di un certo prodotto industriale; ci fu altresì una comoda adattabilità costruttiva per licenze straniere alternata a produzioni di concezione prettamente italiana, una serie di successi e di insuccessi, alcuni ottimi velivoli contrapposti a pessimi aeroplani, mediocri risultati derivanti da obsolescenza progettuale abbinati ad altri rivoluzionari e avveniristici rimasti sfortunatamente fine a sè stessi.

Nella classica esplicazione della politica concorrenziale industriale, non mancarono esempi clamorosi di favoritismo nei confronti di progetti che meritavano, come poi in realtà si verificò, l'impetosa ma severa mano del demolitore e non certamente l'onore della costruzione in serie; ci furono invece altri modelli che rimasero stranamente compressi da limitazioni produttive. Ma generalmente la politica che adottò l'Aeronautica fu generosa, forse fin troppo; inco-

raggiò e sovvenzionò progetti e studi tecnici adottando in taluni periodi una politica che non sempre rispondeva alle severe norme della logica e delle leggi economiche, che fu spesso mal coordinata e contraddittoria nella sua esplicazione, negli indirizzi forniti, nella tolleranza dimostrata in alta misura.

Se i risultati furono deludenti, se la produzione non raggiunse i livelli desiderati, se non fu possibile dotare la R.A. di velivoli veramente competitivi e di ottimo livello tecnico, se mancarono lucidità di metodi, organizzazione razionale, sufficiente energia direttiva per convogliare mezzi finanziari e industriali, risorse e materie prime, manodopera e programmi produttivi, riteniamo come accennato più sopra, che tali disfunzioni vanno ripartite ugualmente al vertice di comando della R.A. ed alla classe dirigente industriale, agli imprenditori ed agli enti tecnici preposti al severo vaglio delle analisi di progetti aeronautici spesso inaccettabili ma comunque imposti, incoraggiati ed infine acquisiti.

Vi furono scelte inutili, resistenze di ogni genere per proposte che non coincidevano con i reali interessi dell'Aeronautica ma riguardavano specifici interessi aziendali, coartazioni con pressioni politiche in contrasto con direttive tecniche dello SM/RA.

Mancò inoltre, fatalmente, una visione unitaria e globale del problema industriale aeronautico nei confronti di un comune interesse nazionale che andava ben oltre i profitti aziendali, problema aggravato maggiormente dallo stato di guerra in cui si trovava la nazione, dalle impellenti necessità in cui versava l'Aeronautica, dall'urgenza di risolvere acuti problemi sul materiale di volo, sui motori e le attrezzature necessarie alla guerra aerea. Mancò soprattutto il coraggio di saper rinunciare a traguardi nazionalistici ma eccessivamente lontani dalla realtà, a favore di soluzioni più immediate, pratiche, determinanti, anche se ciò significava la dimostrazione del fallimento di una politica progettuale errata o insoddisfacente e la mancanza di lungimiranza direttiva e tecnologica a livello di vertice di comando.

Ma vi furono anche altri aspetti da considerare e valutare attentamente.

L'applicazione di sanzioni economiche ai danni dell'Italia e la conseguente nascita dell'autarchia, comportarono l'insorgere di fenomeni positivi e negativi per l'industria italiana. Da una parte vennero favorite e incrementate le lavorazioni ausiliarie attraverso l'impiego di materiali complementari alcuni dei quali ottennero dei risultati superiori al previsto, dall'altra parte causarono in contrasto serie difficoltà per surrogare talune indispensabili materie prime che

provocarono l'inserimento nelle lavorazioni aeronautiche di scadenti manufatti.

L'isolamento politico ed economico dell'Italia ebbe come conseguenza l'insorgere parziale e settoriale di un certo gap tecnologico e progettuale imposto dal mondo aeronautico internazionale, gap che venne supplito solo in parte dalla collaborazione tecnica offerta e sollecitata dalla Germania come conseguente contropartita politica.

L'autarchia venne instaurata in Italia nel delicato momento di trasformazione e potenziamento dell'Arma Aerea, mentre veniva impostato il programma produttivo e di incremento industriale per facilitare la nascita di una industria di guerra generalizzata, diffusa, decentrata, coordinata da un'apposito ente all'uopo costituito: il COGEFAG (Comitato Generale per le Fabbricazioni di Guerra) che doveva disciplinare, reperire ed assegnare le materie prime per le attività produttive; approvvigionare i materiali strategici, controllare i prezzi, assegnare commesse militari, materiali semilavorati o grezzi, utilizzare le risorse finanziarie in gran parte assegnate dallo Stato attraverso l'IMI, l'IRI e la FINSIDER che controllavano azionariamente i capitali di molte industrie di primaria importanza nazionale ai fini della produzione di guerra.

L'incremento produttivo fu costante e incoraggiante nei settori, metallurgico, meccanico, tessile, siderurgico, aeronautico, con indici notevoli per la produzione di ghisa (1 milione di tonn. nel 1939), l'acciaio (2,5 milioni di tonn.), l'alluminio (40 mila tonn.). Gli stabilimenti di armi e munizioni occupavano nel 1939 il 14,7% di tutte le maestranze dell'industria suddivisi come segue: artiglierie (55,2%), armi automatiche (14,1%), siluri e torpedini (9,2%), munizioni (15,5%), materiali vari (6%).

Non erano grandi cifre se rapportate agli sforzi bellici di Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania e URSS, ciò non di meno l'industria bellica italiana produsse fra il 1939 e il 1944 i seguenti materiali di guerra:

— fucili e moschetti	n.	1.500.000
— armi automatiche	n.	750.000
— mitragliatrici	n.	120.000
— mortai (45/81 mm)	n.	18.000
— mitragliere da 20 mm	n.	9.000
— apparati radio	n.	25.000
— munizioni (cartucce)	n.	1.200.000.000
— artiglierie	n.	29.399
— automezzi	n.	92.664
— motomezzi	n.	33.500
— carri armati	n.	3.978

L'industria aeronautica dal canto suo costruì nello stesso periodo:

— aeroplani	n. 12.800 (produzione media mensile: 1939 = 150; 1943 = 310)
— motori	n. 29.210 (produzione media mensile: 1939 = 360; 1943 = 770).

Nel 1938 le industrie aeronautiche vennero raggruppate nel Comitato Tecnico Corporativo per le costruzioni aeronautiche, che coordinava l'attività di una cinquantina di stabilimenti con circa 80.000 dipendenti. Il gruppo produttivo risultava così articolato:

Costruzione cellule	dipendenti	%
CAPRONI S.A. (Taliedo, CAB, Vizzola, Predappio, Trento, Bolzano, AOI, OMIR, CNA, AVIS)	15.912	28
S.I.A.I. (Vergiate, Sesto Calende, Jesi, A.O.I.)	7.700	13,5
AER. MACCHI (AUSA, Sannita, Varese)	2.324	4
BREDA AERONAUTICA (Sesto S. Giovanni, IMAM)	3.941	7
AERITALIA (Torino, CMASA, CANSA)	4.563	8
PIAGGIO S.A. (Finalmarina, Pontedera)	2.350	4
S.A.I. (Passignano, Palermo)	1.350	2,5
INDUSTRIE VARIE (Aeronautica Lombardia, CAT, CIVA, SACA, Rossi, Magni, Nardi, Bestetti, Saiman, Orla, AVIA, ecc.)	15.314	26,5
C.R.D.A. (Monfalcone)	3.200	6,5
TOTALE	56.474	
Motori avio	dipendenti	%
FIAT (Torino, Brescia, Novara)	4.000	9
CAPRONI (Isotta Fraschini, OMIR, CNA)	7.000	31

PIAGGIO (Genova, Pontedera)	3.000	7
ALFA ROMEO (Milano, Pomi- gliano)	7.500	33
INDUSTRIE VARIE (C.M.B., Soc. Naz. Savigliano, Colombo, ecc.)	2.500	9
TOTALE	24.000	

A tali dati sono ancora da aggiungere alcune migliaia di maestranze addette alla produzione di apparecchiature aeronautiche, strumentazioni, accessori, ecc. Nel corso della guerra ci sarebbe stato un grande incremento nel numero degli operai impiegati nell'industria aeronautica che avrebbero raggiunto nel 1941/42 le 160.000 unità per i soli stabilimenti che producevano cellule e motori avio.

La potenzialità media annuale nel periodo 1937/39 era stata valutata attorno ai 2.000/2.500 velivoli e quella dei motori attorno ai 4.000/4.500 esemplari; di questa produzione il 36% era destinato all'esportazione in numerosi Paesi del mondo.

Tale importante aspetto dell'economia produttiva italiana, conosciuta nel settore aeronautico con la voce "forniture speciali", raggiunse indici considerevoli nel bilancio finanziario nazionale per l'incameramento di valuta pregiata e materie prime strategiche fornite in compensazione, con positive ripercussioni produttive per talune lavorazioni aeronautiche.

L'esportazione si indirizzò in oltre 40 Paesi con un introito di £ 2.787.797.327 nel periodo 1937/40 che fu il più alto indice raggiunto con la fornitura di 1.257 aerei di ogni tipo e di circa 2.400 motori, particolari di ricambio, accessori, paracadute, strumentazione e attrezzature. Non fu possibile consegnare oltre 300 degli aerei ordinati (particolarmente da Francia, Belgio, Jugoslavia) per sopraggiunte difficoltà internazionali e diplomatiche connesse con lo stato di guerra.

IL MATERIALE DI VOLO

Nell'importante settore della progettazione aeronautica, l'industria italiana non disponeva sfortunatamente di infrastrutture scientifiche e tecniche ad alto livello, sia universitarie che private, e la scuola progettuale italiana si avvaleva di due soli istituti di specializzazione aeronautica ad indirizzo pubblico, insufficienti per potenzialità, corpo insegnante e metodi didattici, a fornire dottrine particolarmente

evolute in una materia relativamente nuova e per la quale occorreva molta esperienza, una più vasta diffusione a livello universitario e di specializzazione specifica.

I risultati scaturiti da tale modesto aspetto di preparazione scientifica, non potevano ovviamente considerarsi molto elevati e conseguentemente figuravano nella vasta schiera dei progettisti italiani uomini di valore con seria e profonda preparazione unita a personali qualità d'ingegno per vocazione e congenialità, ed altri di mediocri capacità, con limitate visioni del pensiero evolutivo progettuale e modeste manifestazioni realizzatrici, al punto che accanto ai progettisti che potevano considerarsi veramente originali per concezioni tecniche d'avanguardia, figuravano rifacimenti di modelli superati, vecchie concezioni anacronistiche, alcuni evidenti plagi modificati con un tocco personale di fantasia ed estro per dimostrare una inesistente originalità di pensiero.

Da un così eterogeneo campionario progettuale non potevano ovviamente emergere risultati ottimali e soddisfacenti se non nella misura limitata ed obiettivamente valida prodotta dagli individui più preparati.

Nonostante ciò, si ebbero numerosi casi di progetti classificati aeronauticamente insufficienti, che ebbero impensatamente incoraggiamenti e sovvenzioni produttive di incomprensibile natura, col risultato che i velivoli prodotti da tali progetti furono inevitabilmente avviati alla demolizione anzitempo, prima ancora cioè di aver servito in un qualsiasi reparto di volo dell'Aeronautica italiana. Vi furono episodi in cui taluni modelli prodotti anche in decine di esemplari, passarono direttamente dall'officina al campo della demolizione, altri invece dovettero attendere che il tempo stendesse la necessaria patina dell'oblio prima di essere demoliti ancora nuovi o con la sola esperienza del volo d'officina. È il caso emblematico e poco edificante dei bombardieri P.32 e P.50, dei Ca.135 e S.85, dei Ba.88 e Ca.310, dei SM.84 e Ba.65, costruiti in rilevante numero e in buona parte mai utilizzati per manifesta impossibilità tecnica prima ancora che operativa. Altri velivoli costruiti in grandi serie e su cui s'incentravano fondate speranze e fiducia, ebbero discordanti giudizi da parte di persone insospettabili e di grande responsabilità di comando, da lasciare perplessi e sconcertati studiosi e profani in materia aeronautica. Scrisse a proposito del trimotore SM.79 che costituiva la spina dorsale del bombardamento l'allora Capo di SM Gen. Valle: "... fu l'apparecchio principe, dimostratosi per lunghi anni senza rivali, ottimo per il bombardamento, siluramento e persino l'osservazione strategica: il trimotore SM.79". In contrapposizione a tale tesi, rispondeva il Gen. Pricolo

che gli succedette nella carica di Capo di SM/RA: "... è un apparecchio difficile, detto del bel tempo, perchè instabilissimo, in aria agitata non consentiva che si lasciasse il volante neppure per un solo istante. Veniva confusa l'instabilità per la maneggevolezza".

Come valutare obiettivamente e serenamente queste due opposte tesi considerando la autorevolezza dei personaggi che le hanno formulate, la comune provenienza dalla specialità bombardamento, l'esperienza personale di entrambi i due massimi responsabili dell'Aeronautica italiana?

Ma le direttive, gli indirizzi tecnici, le scelte del materiale di volo, le ordinazioni alle industrie venivano dal massimo vertice dell'Aeronautica ed erano scelte della più grande importanza poichè investivano la sua capacità d'azione e ne condizionavano negativamente possibilità interpretativa, teorie, tattiche, risultati.

Quando sul finire del 1939 il Gen. Pricolo venne chiamato da Mussolini al Comando della R.A., molte scelte erano già state fatte, indirizzi determinanti erano stati imposti, complesse procedure produttive avviate, anticipazioni finanziarie concesse.

Un farraginoso meccanismo era stato messo in moto e risultava quanto mai difficile arrestarlo di colpo o annullarlo improvvisamente se non attraverso una oculata sostituzione di nuove scelte, modificando indirizzi difformi e adottando nuovi concetti tattici connessi con l'assegnazione del nuovo materiale di volo.

Le risultanze dello straordinario sviluppo aeronautico in Italia verificatosi nel decennio 1930/40, l'incremento delle esportazioni in numerosi paesi del mondo, la nascita di nuove industrie con stabilimenti sparsi un pò ovunque in Italia e la radicata convinzione che il Ministero dell'Aeronautica promotore e sostenitore del boom produttivo - industriale avrebbe accettato e incoraggiato progetti di velivoli e motori, convinse erroneamente molte ditte ad approntare, presentare e richiedere - motu proprio - decine e decine di prototipi dalle concezioni progettuali estremamente scadenti e superate, che ricalcavano in gran parte vecchi, fortunati progetti entrati poi in produzione, ma che di nuovo e originale avevano ben poco se non la fantasia degli ideatori e gli interessi particolari del costruttore.

Per porre un argine a tale fiorire di private iniziative basate sulla presentazione di un progetto e sulla sua accettazione mediante amicizie, lusinghe e pressioni politiche, il Ministero dell'Aeronautica pensò di regolamentare la materia indicando quale tipo di aereo interessava l'Aeronautica, che caratteristiche doveva possedere e a quale specialità era destinato.

Si trattava indubbiamente di una innovazione e si aveva fiducia che tali indicazioni avrebbero stimolato studi seri e approfonditi col risultato di poter scegliere attraverso una logica, motivata e naturale selezione tecnologica dei progetti presentati, il meglio del meglio a tutto beneficio dell'Aeronautica italiana.

Sfortunatamente tale principio venne snaturato dagli eventi, poichè scatenò una esasperata competizione commerciale fra le ditte interessate alla fornitura di aeroplani e motori, col risultato che una prevista e auspicabile selezione qualitativa si trasformò in un sfrenata gara quantitativa di mediocri e persino inaccettabili soluzioni progettuali, che avevano lo scopo di moltiplicare il numero dei modelli presentati, nella speranza che qualcuno di essi venisse accettato in un modo o nell'altro dal Ministero.

Ma a confermare ancor più talune impressioni, valga la registrazione cronologica dei numerosi concorsi indetti dallo SM/RA per fornire all'Aeronautica italiana aerei di nuova e moderna concezione per tutte le specialità di volo, concorsi indetti fra il 1937/39 che elenchiamo qui di seguito:

- a) Concorso per velivolo da osservazione imbarcato su GG.NN. (progetti presentati n. 4 -accolti: nessuno) Ca.345; Ca.345 bis; P.117; Ro.65.
- b) Concorso per ricognitore marittimo (progetti presentati n. 4 - accolti: uno) FIAT RS.14
- c) Concorso per bimotore da combattimento (progetti presentati n. 5 - accolti: uno) Ro. 57.
- d) Concorso per Caccia Intercettore (2 edizioni) (progetti presentati n. 13 - accolti: due) MC.200; FIAT G.50.
- e) Concorso per idrobombardiere pesante (progetti presentati n. 2 - accolti: nessuno) Cant. Z.512; Piaggio P.114.
- f) Concorso per plurimotore da bombardamento a G.R. (progetti presentati n. 6 - accolti: nessuno) Ca.204; Ca.211; Cant. Z.1014; FIAT G.30/B; SAI S.404; Piaggio P.112.
- g) Concorso per caccia/combattimento (progetti presentati n. 8 - accolti: nessuno) Ca.350; MC.301; SM.91; Ro.67; CR.50; CR.50bis; CR.55; CR.55bis.
- h) Concorso per bimotore da osservazione terrestre (progetti presentati n. 6 - accolti: uno FC.20) Ro.61; SAI.9; FC.20; Ca.330/331; Aut.45.

Ancor più significativa ma preoccupante la situazione per i motori avio per cui furono indetti i seguenti concorsi:

- a) Concorso per motore lineare da 1.500 HP (progetti presentati n. 4 - accolti: uno) FIAT A.38.
- b) Concorso per motore superpiatto di media potenza (progetti presentati: nessuno).

c) Concorso per motore d'alta quota (progetti presentati: due - accolti: nessuno).

Velivoli da bombardamento come ad esempio il Cant.1007 e il Cant.506, il SIAI SM.84 e il Piaggio P.108, bimotori come il Ba.88 e il SM.85 non vennero prescelti in base ad una accurata selezione o in un concorso, ma accettati e prodotti in serie per primati conquistati o precise scelte personali, che si dimostrarono un vero fallimento.

Dei pochi progetti prescelti e avviati alla produzione di serie, gli aspetti concettuali che essi possedevano in relazione alla conformazione strutturale, tecnologica ed alle caratteristiche di volo/operative, non presentavano nulla di eccezionale rispetto alla media, anche se alcuni particolari costruttivi erano da considerarsi decisamente superati perchè progettualmente obsoleti. Tanto per citare alcuni esempi, i due progetti prescelti per il concorso Caccia Intercettori: FIAT G.50 e Macchi C.200, entrambi dotati di motore stellare FIAT A.74RC38 da 840 HP ebbero le seguenti vicissitudini. Il G.50 progettato nel 1936 fece il suo primo volo nel 1937 e subì sino al 1939 allorchè venne presentato al concorso Caccia I, una serie innumerevole di modifiche per farlo accettare come caccia dopo aver subito una trasformazione d'impiego e altre modifiche strutturali agli impennaggi, timone direzionale, carrello, abitacolo pilota, armamento, peso strutturale, eliminando squilibri di sostenimento in affondata. Eppure nonostante tutte le modifiche apportate non suscitò mai eccessivo entusiasmo fra i piloti in tutti i ruoli in cui venne impiegato dal 1940 al 1943. Ancora più grave la storia del Macchi C.200 che poteva giustamente considerarsi come il migliore fra tutti i caccia in dotazione alla R.A. dal 1939 al 1941. Prescindendo dalle numerose modifiche subite in fase di produzione, ebbe una serie di incidenti per improvvise autorotazioni, alcuni dei quali mortali, dovuti al profilo alare a disegno costante, al punto che la DGCA e la DSSE decisero di sospendere i voli (era già iniziata la guerra) per eliminare il grave inconveniente, risolto modificando col profilo variabile l'ala. A ciò aggiungevasi le difficoltà costruttive del Macchi che richiedevano maestranze altamente specializzate per la sua complessità strutturale, con un numero di ore lavorative valutate attorno a 21.000 (il Messerschmitt Bf.109 veniva costruito in 4.500 ore di lavoro NdA).

Ma indipendentemente dagli inconvenienti tecnici accertati e progressivamente eliminati, dagli sforzi congiunti del personale specializzato civile e militare, le prestazioni generali dei migliori caccia italiani erano molto inferiori a quelle dei similari velivoli in dotazione ai potenziali avversari dell'Italia, poichè ai 500 km/h del MC.200 si contrapponevano

velocità sui 540/570 km/h dei caccia anglo-francesi; 2 armi da 12,7 contro le 8 dello Spitfire o le 2 mitragliatrici integrate dal cannone da 20 del D.520.

Un motore da 840 HP in alternativa a propulsori con oltre 1.000 HP dei velivoli nemici.

Progettualmente vi erano due concezioni in antitesi fra loro e molto dissimili per impostazioni generali: motori stellari e motori lineari, minore armamento contro superiore capacità distruttiva con elevato ritmo di tiro; al combattimento prolungato e manovrato della concezione italiana si poneva in alternanza la rapida e veloce soluzione di attacco nell'ipotesi di un solo fuggevole ma determinante contatto balistico con numerose armi o con poche armi di grosso calibro. (RAF/Luftwaffe/Armée)

Per altre categorie di aeroplani presentati, si verificarono profonde alterazioni tecniche per adeguare il progetto ai desiderata dello SM/RA, tali da modificare e snaturare l'originaria visione progettuale vuoi per carenza di pensiero, vuoi per pesante interferenza dell'Aeronautica tesa ad ottenere un velivolo multiruolo ottimale.

Alcuni prototipi presentati: bimotori FIAT CR.25, FC.20, Ca.331, Ro.57, Cant.1018 subirono così profonde modificazioni e alterazioni da non superare per tutto il corso della guerra le difficoltà incontrate, e finirono, anche quelli prodotti in modeste aliquote, per non trovare una accettabile soluzione d'impiego bellico ad oltre 4 anni dalla loro presentazione pur nelle varie configurazioni supposte di volta in volta come: bombardiere leggero, caccia pesante, caccia da inseguimento, caccia notturno, assaltatore tattico, per poi finire nell'inconsueto e non previsto ruolo di ricognitore/pattugliatore come accadde per CR.25/FC.20. Il Ca.331 non trovò alcuna utilizzazione, il Ro.57, che era stato peraltro prescelto nel concorso caccia/combattimento del 1939, venne sottoposto a prolungate modifiche di ogni genere, al punto che entrò in servizio solo nel 1943, con modesti e irrilevanti risultati ad ogni livello, mentre il Cant.1018 presentato nel 1939 non superò la soglia dell'impiego addestrativo che al momento dell'armistizio del settembre 1943.

Il periodo aureo per l'industria aeronautica italiana iniziò a manifestarsi prima del 2° conflitto mondiale, quando la corsa al riarmo investì molte nazioni, ci furono embarghi di materiali aeronautici da parte degli USA, dell'Inghilterra e della Germania -paesi che esportavano tradizionalmente materiali bellici - i quali imposero restrizioni e condizioni politiche mentre le loro industrie lavoravano a pieno ritmo al riarmo nazionale. In tale difficile situazione le nazioni minori si rivolsero all'Italia, ordinando cospicue commesse di materiali aeronautici; in particolare fra il 1939 e il

giugno 1940 vennero esportati i seguenti tipi di aerei:

- Ungheria	50	CR.42	
- Belgio	34	CR.42	(commessa per 40 esemplari)
- Svezia	12	CR.42	(ordinazione destinata alla Finlandia)
- Finlandia	35	G.50	
- Francia	5	Ca.313	(commessa per 200 esemplari)
	49	FN.305	(commessa per 100 esemplari)
	100	Ca.164	(commessa per 200 esemplari)
- Romania	12	Cant.501	
	24	SM.79/B	

Le trattative per le nuove forniture rimaste interrotte per l'entrata in guerra dell'Italia al giugno 1940, presentavano il seguente quadro di richieste:

- Grecia	24	CR.42	
- Jugoslavia	12	Ca.311	
	12	Ca.312	
	60	Re.2000	
- Finlandia	35	CR.42	
	15	SM.79	
	30	Ba.65	
- Ungheria	36	Ca.135	(consegnati successivamente)
- Bolivia	5	Ba.25	(consegnati)
- Brasile	1	SM.79	(consegnato)
- Portogallo	30	FN.305	
- Giappone	5	SM.75/C	
- Lituania	4	CR.25	
- Estonia	12	Ba.88	
- Norvegia	24	CR.42	
	13	Ca.312	
- Uruguay	3	Cant.501	
- Venezuela	1	CR.25	
	3	Cant.501	
- Danimarca	12	MC.200	
- Iran	25	C.5	(in alternativa SAI.3)
- Belgio	24	Ca.312	
- Svezia	50	G.50	

Non trova conferma alcuna la voce spesso ricorrente, di forniture aeronautiche italiane a favore dell'Inghilterra, soprattutto relativa ai caccia Re.2000. Le uniche commesse di materiali aeronautici ordinati dagli inglesi riguardavano 50

aviocompressori Garelli forniti nel 1937 e alcuni materiali tecnici consegnati nel 1938 per un totale in valore di £ 2.787.797. Al portafoglio ordini mancavano 300 milioni non acquisiti per complicazioni internazionali (cliente n. 6 -Francia) fornitura incamerata nella misura del 33% dell'ordine, tanto per citare un esempio, considerando che i 1684 aeroplani ordinati vennero consegnati in 1257 esemplari in 40 Paesi del mondo.

I MOTORI AVIO ITALIANI

Esaminata la situazione progettuale delle cellule, le disfunzioni e gli aspetti negativi di tale importante aspetto industriale emersi e constatati nei rapporti con l'Aeronautica militare, il problema collaterale che si presentava immediatamente dopo fu indubbiamente quello dei motori, problema questo che condizionò gravemente lo sviluppo di importanti progetti creando ritardi ed intralci di grave natura. Sgombrando immediatamente il campo da ogni equivoco al proposito, è necessario dire subito che la quasi totalità dei motori in servizio nell'Aeronautica italiana prima dell'inizio delle ostilità, non erano di ideazione e progettazione italiana se non nella misura di realizzare una estrapolazione tecnica in funzione di ottenere particolari risultati di potenza e di esercizio.

La collaborazione tecnica di industrie italiane nel settore dei motori avio con similari ditte straniere ebbe inizio già nel 1924, con l'acquisizione da parte della società Alfa Romeo di Milano, della licenza di costruzione del motore stellare Bristol "Jupiter", seguito nel 1929 dal motore stellare "Linx" della Armstrong Siddeley e nel 1931 dal "Mercury" sempre prodotto dalla Bristol Aeroplane Company Ltd., cui fece seguito il più potente "Pegasus" trasformato come sigla in Alfa 125RC10 che venne acquistato per la somma di £st. 90.000 (pari a £ 4 milioni dell'epoca) registrato con regolare contratto nel 1934 per la mediazione della casa francese Gnome et Rhône in considerazione dei rapporti intercorrenti tra la ditta francese e la società Piaggio & C. di Genova licenziataria dei motori francesi, originati peraltro dai modelli della Bristol Ltd. e modificati per estrapolazione da tecnici francesi.

Nel 1939 l'Alfa Romeo iniziava la produzione del più moderno "Taurus" (Alfa 126 RC.34) e successivamente dell'Alfa 135 RC.32 "Perseus" realizzato su studi dell'Ing. Giustino Cattaneo mediante accoppiamento di 2 Alfa 125 con potenza totale di 1315 HP che poteva considerarsi

all'epoca il più potente motore stellare prodotto in Italia ed infine dell' "Euro" Alfa 128 RC18 da 860 HP. L'unico motore originale progettato dall'Alfa Romeo fu il modello D.4 da 60 HP prodotto anche dalla Compagnia Nazionale Aeronautica di Roma (C.N.A.). Particolare curioso fu che l'Alfa 135 non venne installato su velivoli italiani probabilmente perchè ritenuto troppo potente e andò in gran parte a velivoli tedeschi.

L'aspetto più importante della produzione motoristica dell'Alfa fu quello del motore lineare Mercedes DB.601 da 1050 HP prodotto nello stabilimento di Pomigliano d'Arco e denominato "Monzone" RA.1000 RC41, la cui licenza di costruzione venne acquisita dal Ministero dell'Aeronautica nel 1939. La potenzialità produttiva del nuovo stabilimento venne preventivata in 5.000 esemplari annui ma in realtà fu molto inferiore in rapporto alla modernità degli impianti ed alle più logiche previsioni.

La Soc. Piaggio costruiva invece motori di origine francese ceduti come licenza dalla Gnome et Rhône, ma estrapolati come accennato dal Bristol "Jupiter". Tali propulsori si erano però notevolmente trasformati nel corso degli anni al punto di assumere una fisionomia propria ben distinta da quelli originali ed il cui merito principale va attribuito all'Ing. Blanc.

Acquisito all'inizio il modello GR/K.14 da 1000 HP, la Piaggio realizzò successivamente il P.VII da 500 HP, il P.IX da 600, il P.X da 700 e, attraverso l'opera fattiva del suo principale tecnico motoristico Aldo Spolti, progettò ex novo i modelli P.XI RC40 da 870/1000 HP, il P.IX RC35 da 1200 e il P.XIX RC45 da 1125 HP la cui trasformazione finale aveva ormai ben poco per originalità e nuovi concetti adottati da quelli della casa madre francese.

La scuola inglese dei motori avio stellari, così prolifica e promettente per l'inserimento di modifiche aggiuntive, aveva fatto però altri proseliti, poichè altri Paesi utilizzarono motori Bristol modificati dagli originali producendoli per loro particolari esigenze tecniche e fra questi: la Manfred Weiss di Budapest, la Nakajima Hikoki, la Siemens und Halske AG, la Rybinsk sovietica che li produsse negli stabilimenti di Stato n. 26 (Moscow) e n. 1 (Gorki): una serie di motori di origine comune che si ritrovarono singolarmente durante la guerra su aeroplani operanti in campi opposti.

La serie dei motori Piaggio installati sui velivoli italiani, non fornì in genere i risultati sperati, poichè ebbero a verificarsi numerosi inconvenienti tecnici e frequenti piantate; particolarmente difficili furono i modelli P.XI/P.XIbis e P.XII/P.XIX per discontinuità di servizio e di rendimento.

Furono costruiti su licenza dalla OMIR di Reggio Emilia. La FIAT motori avio, sulla cui attività progettuale il Ministero dell'Aeronautica aveva fondato molte delle sue speranze per gli eccellenti risultati forniti in precedenza dalla grande ditta torinese, deluse molte aspettative dell'Aeronautica causando peraltro gravi ritardi nell'approntamento di progetti previsti per l'adozione di motori FIAT in fase di sperimentazione e costringendo in definitiva lo SM/RA ad adottare urgenti ed improcrastinabili provvedimenti d'emergenza.

La FIAT vantava eccellenti risultati nei motori lineari avendo prodotto in precedenza i modelli A.30/A.33 di circa 600 HP di potenza; aveva realizzato il fantastico AS.6 dell'Ing. Tranquillo Zerbi con potenza da 3000 HP ottenuto con l'accoppiamento di due motori AS.5 in tandem e possedeva una eccellente esperienza nella progettazione di motori in linea di elevata potenza, tale comunque da estrapolare, com'era nelle speranze dell'Aeronautica, un propulsore lineare di media potenzialità (1200/1500 HP) da installare su velivoli da caccia di nuova concezione.

La svolta d'indirizzi tecnici nella ditta torinese, ebbe inizio nel 1934 in omaggio al "New Course" promosso e imposto dallo SM/RA, per l'inserimento generalizzato del motore stellare come propulsore standard a tutti i livelli di Specialità: bombardamento, caccia, ricognizione, assalto, ricognizione marittima, riservando solo all'aviazione ausiliaria l'uso dei propulsori lineari di modesta potenza.

Il concetto prevalente per adottare i motori stellari nell'Aeronautica italiana era basato sull'assunto della semplicità costruttiva rispetto a quelli raffreddati a liquido, presentavano migliori garanzie di funzionamento se soggetti a danneggiamenti per offesa nemica, potevano essere riparati o revisionati / controllati senza particolari difficoltà e con grande risparmio di tempo e di costi economici.

In accoglimento a tali indicazioni e pressioni autorevoli, pur mancando di specifica esperienza progettuale, la FIAT acquisì la licenza di costruzione del motore stellare americano Pratt & Whitney "Hornet SDG" (P.W/R.1575-1 da 700 HP) denominato poi FIAT A.59/R, seguito dai modelli P.W/R.1830-1 da 800 HP "Twin Wasp" e P.W/R.1830-13 da 1000 HP "Hornet" che venivano estrapolati, modificati e condizionati allo standard italiano dell'Ing. Fessia (potenza compresa fra gli 850/1000 HP) per mantenere contenuti i consumi di carburante. I motori prendevano la denominazione ufficiale di FIAT A.74 RC38 da 840 HP (il modello "Twin Wasp. Jr.") e Fiat A.80 RC41 da 1000 HP (il modello "Hornet").

Dal modello A.74 veniva successivamente estrapolato

l'A.74 RC42 per plurimotori e l'A 76 RC40 da 1000 HP di maggiore potenza necessaria per incrementare ancor più la velocità dei caccia a motore stellare anche se in modesta misura, ma sfortunatamente entrato in produzione solo nel 1943, mentre dall'A.80 venivano realizzati i modelli A. 82 RC42 da 1250 HP e A. 83 RC24/52 con potenza analoga, che però non superarono i risultati previsti e vennero abbandonati.

La constatazione e i risultati delle poco felici scelte d'indirizzo tecnico per introdurre nella R.A. motori stellari di modesta potenza, comportò nuovamente sul finire del 1938, un necessario rilancio del motore lineare di media potenzialità e l'emissione di un bando di concorso da parte del Ministero dell'Aeronautica, cui la FIAT partecipò col progetto modello A. 38 R1C15/45 da 1200 HP, progettato dall'Ing. Fessia, riuscendo a vincerlo ed ottenendo dalla DGCA una sovvenzione per la costruzione di 3 motori sperimentali mentre nel contempo l'Ing. Zerbi lavorava sul modello AS.5 traendone il motore AS.8 da 2250 HP. Ma entrambi i due motori Fiat non superarono positivamente le prove sperimentali che si protrassero per più anni ed infine vennero abbandonati. A seguito dell'entrata in produzione del DB.601 prima e del più potente motore DB.605 (RA 1050 RC58 da 1475 HP) "Tifone" affidato in produzione direttamente alla Fiat, fece seguito nel 1943 l'acquisizione del motore DB.603 da 1750 HP "Ciclone B" che però non entrò in produzione per le negative vicissitudini militari. Il DB.605 venne prodotto in circa 5000 esemplari (65% al RLM).

Il motore A.74 venne costruito in grandi serie dalla FIAT Avio, dall'OMIR e dalla Società OM di Brescia. I motori FIAT A.74 fornirono in genere ottime prestazioni e sicurezza d'impiego in condizioni di continuità; meno costante il servizio dell'A.80.

L'altra grande ditta di motori avio era l'Isotta Fraschini di Milano inserita nel Gruppo Caproni, ugualmente specializzata in motori lineari la cui progettazione perseguì costantemente per tutto il tempo della sua attività produttiva. Progettista principale della I.F. fu l'Ing. Giustino Cattaneo. La potenza dei diversi modelli I.F. realizzati si orientò generalmente sui 700/840 HP, giudicati insufficienti per velivoli di un certo impegno e quindi necessariamente relegati ad aeroplani di più modeste caratteristiche.

Il modello base fu rappresentato dall'I.F. "Delta" da 700 HP da cui vennero estrapolati numerosi modelli simili con lievi differenze di potenza. Quali motori sperimentali vennero provati i modelli I.F./L.121 RC15 da 900 HP e l'I.F./L.180 RC45 da 1300 HP entrambi a conformazione

lineare, che però non superarono gli indici fissati dalle norme di accettazione dell'Aeronautica. Altri progetti in fase di sperimentazione erano i modelli "Zeta" RC35 e i suoi derivati con potenze da 1250/1500 HP ed il modello "Sigma" RC18/36 da 1650 HP rimasti ugualmente come interessanti studi realizzativi di propulsori lineari senza sviluppo alcuno. La ditta si impegnò nella produzione di motori di propria concezione e costruì particolari per conto di altre ditte. Venne inclusa nel ring produttivo per il motore DB.603 assieme alla Piaggio (capocommessa la FIAT).

Altra ditta che si cimentò nella progettazione e produzione di motori avio fu l'OMIR (Officine Meccaniche Italiane Reggio Emilia) più comunemente conosciuta come Reggiane, che oltre a produrre su licenza il motore Piaggio P.XI ed altri modelli derivati, costruì il FIAT A.74 in grandi serie. Nel campo della progettazione aziendale era stato impostato il motore in linea Re. 103 RC50 da 1500 HP con i derivati RC.40/RC57 destinati ad aerei da caccia, seguito dal progetto Re. 104 RC38 per bombardieri che rappresentava una estrapolazione tecnica dell'I.F. Asso L. 121 RC40 portato allo standard di 1000 HP.

Vi fu ancora un tentativo per inserirsi nella progettazione motori avio da parte della società Innocenti di Milano, che progettò un motore stellare di grande potenza a 48 stelle (4 motori stellari da 12 cilindri assemblati) per complessivi 2400 HP ma il progetto, peraltro molto interessante, rimase senza seguito anche per l'insorgere di controversia industriale con la FIAT. Altre ditte più piccole: Colombo, C.N.A., producevano motori avio su licenza di modesta potenza.

Questo era dunque il panorama della situazione motoristica italiana nel settore dell'Aeronautica, e sia pure sinteticamente descritto poteva considerarsi completo. Vi erano aspetti non confortanti per l'accertata origine straniera di almeno l'80% dei motori in produzione, derivanti da progetti inglesi, francesi ex inglesi, americani, tedeschi anche se non mancarono trattative con l'industria cecoslovacca per l'acquisizione del motore Walter "Sagitta" alcuni esemplari del quale vennero applicati sperimentalmente su aerei italiani assieme a motori Wright/P. & W.

Con questi motori, con le loro limitazioni e disfunzioni tecniche e di servizio, con i provvedimenti che fu necessario prendere per sopperire a deficienze produttive e progettuali, la R.A. affrontò la guerra aerea fra il 1940 e il 1945. Nel suo complesso, quanto mai eterogeneo e diversificato, l'industria aeronautica italiana offriva alla vigilia della guerra un vasto panorama produttivo che alternava a stabilimenti moderni e razionalmente guidati, complessi indu-

striali a conduzione semiartigianale. Indipendentemente dalla potenzialità degli impianti, dal numero delle maestranze, dalla capacità produttiva, i risultati scaturiti provavano che non sempre il numero delle maestranze significava un maggior gettito produttivo se a questi elementi non veniva abbinata la capacità dirigenziale e moderni metodi di lavorazioni programmate del tipo "a catena", come da tempo avevano adottato le principali e più importanti industrie straniere del campo aeronautico. La potenzialità produttiva italiana, normalmente basata sui 350/400 aeroplani fra bellici ed ausiliari, poteva essere facilmente portata con una migliore, razionale e più idonea organizzazione industriale a 600/800 esemplari, vale a dire esattamente il doppio di quanto era stato possibile costruire durante la guerra con un certo sforzo d'incitamento e continue sollecitazioni da parte degli organi tecnici della R.A..

Se è vero, come è vero, che l'Italia entrò impreparata nella 2^a guerra mondiale, è altrettanto esatto affermare che ebbe il tempo a disposizione per recuperare ciò che si era perduto in lunghi anni di illusioni e speranze, cullandosi vanamente nella realizzazione di impossibili programmi e di errate scelte progettuali, produttive, d'impiego operativo. Nella descrizione fatta in precedenza, vi sono sufficienti elementi di valutazione per accertare che esistevano tutti gli aspetti interessanti la soluzione dei problemi connessi al potenziamento e rafforzamento quantitativo e qualitativo dell'Arma Aerea Italiana, così com'era nelle speranze di chi si era proposto questo problema poichè sussistevano: capacità direttiva e progettuale, impianti produttivi, sufficienti materie prime, disponibilità finanziarie, maestranze numerose e specializzate, una serie di

elementi necessari per costruire, volendo, anche buoni aeroplani a livello competitivo o nella più disperata delle ipotesi, risolvere il problema del materiale di volo acquistando, come già fatto per i motori, licenze di costruzione di modelli stranieri come saggiamente fecero aviazioni minori che non possedevano certamente infrastrutture industriali come l'Italia, non avevano tecnici e progettisti aeronautici, ma compresero in termini logici, che ciò che non era disponibile in patria andava acquisito altrove, scegliendo ciò che di meglio offriva il mercato e risolvendo rapidamente molti problemi apparentemente insolubili. Tanto per citare alcuni dati è sufficiente conoscere che nel corso del conflitto la Germania fornì all'Italia circa 700 aeroplani di ogni tipo, non meno di 600 motori, circa 2500 armi per aerei fra cui cannoni da 20 mm, non meno di 200 radar per avvistamento, tiro AA, guida-caccia e intercettazione in volo, un quantitativo di cartucce cal. 13 e 20 mm ammontante a 2.500.000 di pezzi tanto per citare i materiali più importanti; offrì ancora nel corso del conflitto licenze di costruzione di numerosi aerei tedeschi: Bf.109, Me.210/410, Ju.88 ed altri apportando alla R.A. un contributo di grande importanza tecnica e bellica per ristabilire equilibri tecnologici compromessi, ma a tale aspetto non va disgiunto il contributo italiano alla Germania, rappresentato da non meno di 1200 aeroplani forniti con regolari commesse, da 5000 motori ordinati e consegnati (fra cui circa 2800 DB.605) da numeroso altro materiale aeronautico e bellico; una ingente massa di materiali dirottata a favore della Luftwaffe che pur disponeva di una infrastruttura industriale almeno decupla come potenzialità di quella italiana, di eccellenti progettisti, di qualificati tecnici e maestranze, di una tradizione aeronautica di tutto rispetto.

L'OCCUPAZIONE ITALIANA DELL'ALBANIA

L'esigenza Albania - La Squadra Aerea "A"

Nello spirito dei rapporti politico-militari intercorsi fra Italia e Germania nel non facile contesto del "Patto d'acciaio", Mussolini ebbe a soffrire, non di rado, di un giustificato complesso psicologico d'inferiorità personale nei confronti del dittatore tedesco, di cui ammirava soprattutto l'indiscussa autorità, l'assoluta libertà d'azione e di decisione, la fortuna delle iniziative politiche del III Reich che spesso accompagnavano e assecondavano mirabilmente le azioni più spregiudicate e particolarmente pericolose per la pace nell'Europa. Mussolini non aveva certamente la mancanza di scrupoli e l'indifferenza di Hitler, né possedeva la complessa e aggressiva personalità del Führer, ma riteneva però di possedere alcune qualità politiche e di giudizio in misura sufficiente per poterlo imitare in forma più congeniale, con maggiore intelligenza e forma, e di poterle quindi esprimere al momento opportuno. Questo strano complesso di inferiorità-superiorità si manifesterà più volte nel corso della guerra, soprattutto al momento di prendere importanti decisioni nell'interesse dell'Italia o di stabilire opportune distanze dalle decisioni Hitleriane, ebbe una conferma pratica nell'aprile del 1939, allorché il Duce, d'accordo con il suo ministro degli Esteri Galeazzo Ciano, che consigliò tale atteggiamento, decise di occupare militarmente l'Albania e di annetterla al Regno d'Italia, "restituendo" al Führer, lo stesso trattamento d'indifferenza usato nei confronti dell'Italia al momento dell'annessione al Reich dell'Austria e al tempo della questione dei Sudeti, dimostrando nel contempo ad Hitler la volontà italiana a decidere autonomamente in fatto di politica estera, senza un preventivo accordo d'azione con la Germania, almeno in quelle zone dell'Europa che rientravano nella sfera d'influenza politica e diplomatica dell'Italia. Con questo atteggiamento iniziava e veniva perseguita anche dall'Italia la politica parallela dell'Asse. La decisione di occupare l'Alba-

nia, venne presa dall'Italia senza un sufficiente e giustificato motivo internazionale di dissidio, attrito, provocazione o di mancata garanzia alla sicurezza italiana, ma quasi certamente dal desiderio di assicurare all'Italia una piattaforma politica e strategica nei Balcani, arrivare a contatto fisico con la Jugoslavia e la Grecia, potenzialmente ostili all'Italia, controbilanciare e affermare la volontà dell'Italia ad agire indipendentemente dall'alleanza che la legava alla Germania. Dei particolari militari relativi all'occupazione dell'Albania, Mussolini incaricò il Capo di SMG Maresciallo Pietro Badoglio, il quale, a sua volta, passò l'incarico al Gen. Alfredo Guzzoni designato dallo SMG a Comandante del Corpo di spedizione, che in breve tempo approntò un piano rielaborando un progetto dello SMG da tempo impostato. Nasceva con tale progetto d'attacco l'Esigenza "A" (Albania) che doveva dimostrare, almeno come era nelle speranze di Mussolini e soprattutto di Ciano che aveva predisposto la parte politica, la capacità operativa delle FF.AA. italiane ritenuta dallo SMG certamente non inferiore a quella della Wehrmacht, il riassetto e consolidamento dell'equilibrio politico italiano nei Balcani, costituzione di un punto d'appoggio strategico, dimostrazione di azione autonoma in armonia con gli analoghi metodi tedeschi, sfruttamento e potenziamento dei pozzi petroliferi albanesi, maggiore e più ampio prestigio internazionale per l'Italia e la casa regnante, cui sarebbe stata offerta la corona del regno d'Albania da aggiungere al titolo di Re e Imperatore d'Etiopia da poco conferito a Vittorio Emanuele III.

Il piano Guzzoni prevedeva l'impiego di 5 divisioni di fanteria, l'appoggio della Regia Marina per le operazioni di sbarco e di scorta, quello della Regia Aeronautica come potenziale deterrente per interventi di bombardieri e caccia, nell'ipotesi che fosse necessario attuare tali misure re-

pressive se si verificavano imprevisti e pericolosi motivi di resistenza da parte delle truppe albanesi fedeli al Re Zogu. L'aspetto tecnicamente più importante e inedito dell'Operazione "A" era rappresentato dall'aviotrasporto da Grottaglie a Tirana del 1° Rgt. Granatieri di Sardegna, la cui responsabilità era interamente devoluta alla R.A..

Il Capo di SM/RA, Gen. Giuseppe Valle, designò il Gen. S.A. Francesco Pricolo - comandante la 2ª Squadra Aerea e la 2ª ZAT di Padova - ad approntare sollecitamente una Grande Unità Aerea che sarebbe stata denominata Squadra "A" (Albania), composta da stormi da BT, CT e da Trasporti rinforzati da idrovolanti della R.M. e squadriglie da O.A..

La 2ª Squadra Aerea partecipò alla composizione della G.U.A. di formazione con tre stormi da BT e uno da CT, mentre gli altri tre stormi BT previsti nell'organico sarebbero stati forniti da altre Squadre Aeree.

Il giorno 5 aprile il Gen. Pricolo si trasferiva da Padova a Roma con un piccolo S.M. per prendere visione del piano "Guzzoni", ricevere le necessarie disposizioni dallo SM/RA, stabilire direttamente col Gen. Guzzoni le modalità tecniche d'intervento della Squadra "A" per eventuali azioni di bombardamento, scorte della Caccia, ricognizioni marittime e terrestri; concordare la cooperazione per l'aviotrasporto del Rgt. Granatieri che nel frattempo era stato trasferito dalla capitale nelle Puglie.

Il giorno 6 Pricolo si portava in volo a Bari presso il Comando della 4ª ZAT dove stabiliva provvisoriamente il comando di squadra che aveva nel frattempo dislocati i reparti dipendenti negli aeroporti di : Bari, Foggia, Brindisi, Grottaglie, Lecce e Gioia del Colle.

La Squadra "A" comprendeva i seguenti reparti: comando e SM operativo (costituito il 1° aprile), Div. da Bombardamento (Stormi 11°/12°), Div. Mista Bombardamento/Caccia (Stormi BT 30°/36°, 6° Stormo CT), Div. Trasporti (Stormi BT 33°/34° destinati all'aerotrasporto), 28° Stormo T di formazione composto con i trimotori Ca. 133 da supporto logistico degli Stormi da Caccia e Bombardamento e da velivoli Scuola di Specialità; Stormo civile che comprendeva i trimotori delle compagnie di navigazione aerea Ala Littoria, LATI e AvioLinee Italiane requisiti per esigenze militari. Il 35° Stormo BM di Brindisi e la 42ª Sqd. da O.A.. Complessivamente erano disponibili nella Squadra "A" circa 350 aerei di ogni tipo suddivisi in 126 bombardieri SM.81, SM.79, 72 caccia CR.32; 48 trimotori Cant.133; 8 bimotori Ca.310/Ca.311; 24 idrovolanti Cant.506, 12 Ro.37 bis; 40 trimotori e bimotori civili tipo SM.73, SM.75, SM.83, G.18/V e Ba.44 cui erano da aggiungere una trentina

di caccia CR.32 messi a disposizione della 4ª Squadra Aerea.

Il piano "Guzzoni" prevedeva lo sbarco del corpo di spedizione all'alba del giorno 7 aprile su quattro località della costa albanese; la partenza dei 4 convogli approntati dai porti di Bari e Brindisi nella notte fra il 6/7 aprile, la scorta di navi militari per tutto il tragitto del Canale d'Otranto e l'eventuale appoggio durante le operazioni di sbarco che dovevano avvenire all'alba, quasi contemporaneamente sulle località prescelte.

Il 7 aprile iniziavano le operazioni di sbarco con alcuni ritardi dovuti ad insufficienze tecniche: limitazioni di fondali, mancanza di idonee attrezzature portuali, marea, ritardi nella navigazione di approccio. I ritardi provocavano altri ritardi nella tabella di marcia prestabilita pregiudicando la regolarità dell'intera operazione. La colonna "Scattini" sbarcava a S. Giovanni di Medua e dirigeva quindi verso Scutari e Durazzo; la colonna "Messe" che aveva preso terra a Durazzo iniziava la marcia in direzione di Tirana distaccando una colonna verso Scutari per incontrare la colonna "Scattini" ed altre truppe dirette verso le località di Korka e Kukes al confine jugoslavo, ed infine la colonna "Carasi" sbarcata a Santi Quaranta, occupava Butrinto e muovendo verso Argirocastro e Premeti si portava al confine con la Grecia. La colonna "Bernardi" che aveva sbarcato i suoi reparti nel porto di Valona, il più importante dell'Albania, si muoveva alla volta di Berati incontrando sul fiume Devoli la colonna "Messe".

Ci furono alcuni sporadici episodi di fucileria da parte albanese.

Le perdite del Corpo di spedizione "Albania" registrate nella giornata del 7 aprile 1939, furono di 12 morti e di 52 feriti tutti appartenenti a reparti del R.E..

La partecipazione dell'Aeronautica fu rilevante e determinante per la rapida soluzione delle operazioni di sbarco e di penetrazione nell'interno del territorio albanese. Già nella giornata del 6 aprile un trimotore SM.79 pilotato dal Gen. Valle aveva compiuto una ricognizione sulla costa e nell'interno dell'Albania, fra le località di S. Giovanni di Medua e Scutari ripetendo l'esplorazione il giorno successivo fra Scutari e Durazzo e segnalando al Gen. Guzzoni l'esito delle esplorazioni che non avevano dato preoccupazioni di sorta: le strade erano sgombre di truppe ed anche attorno alla capitale non si notavano movimenti di armati o atti di ostilità. Vennero lanciati migliaia di manifestini invitanti le truppe albanesi a non fare resistenza e le popolazioni a mantenersi calme in quanto non avrebbero dovuto temere alcun danno dalle truppe italiane. I notevoli ritardi

nell'occupazione di determinate località, fecero però sorgere il ragionevole dubbio che qualcosa non aveva filato perfettamente nello svolgimento dell'operazione e tali perplessità, segnalate a Roma, ebbero come risultato un deciso intervento di Mussolini a Guzzoni per accelerare le previste operazioni, poichè si temevano eventuali reazioni tardive di truppe albanesi non sempre di facile controllo disciplinare, rimaste in attesa e nell'incertezza di muoversi per una rapida azione italiana che in realtà non si era verificata. Per colmare sollecitamente tale stato di perplessità avvertito, fu necessario richiedere nuovamente l'intervento dell'aviazione, che in massicce formazioni sorvolò a bassa quota il territorio albanese, lanciando manifestini, intervenendo dove necessario con la sua presenza, facendo esibizioni di potenza offensiva e psicologica, una serie di efficaci dimostrazioni che ebbero indubbiamente il loro effetto tranquillizzante per il sorvolo a più riprese dell'intera Albania.

Il mattino del 7 atterrava all'aeroporto di Durazzo la 42^a Sqd. di O.A. inviata dal comando della 4^a ZAT per collaborare con il R.E. e di cui il Gen. Guzzoni non ritenne opportuno servirsi per motivi rimasti sconosciuti. Il giorno 8 atterrava sullo stesso campo una squadriglia di CR.32 del 6° Stormo CT ed alle ore 09.10 prendeva terra sul terreno di aviazione di Tirana il primo aereo italiano, un trimotore SM.79 pilotato personalmente dal Gen. Ferruccio Ranza comandante della 4^a ZAT che precedeva di poco il velivolo con a bordo il Gen. Valle arrivato con la scorta di CR.32. Un'ora più tardi iniziavano gli atterraggi degli SM.81 che trasportarono rapidamente da Grottaglie i Granatieri di Sardegna con un ininterrotto ponte aereo e, poco prima di mezzogiorno, arrivavano nella capitale le avanguardie della colonna "Messe" che consolidavano l'occupazione della città. Il giorno 10 il Gen. Pricolo atterrava col suo trimotore per primo sul piccolo aeroporto di Coritza, il più lontano dalla zona occupata verso il confine greco, sanzionando con la sua presenza l'occupazione italiana e la partecipazione dell'Aeronautica sulle più lontane località albanesi non ancora raggiunte dai reparti dell'Esercito.

Si erano particolarmente distinti nell'operazione i reparti della Div. Bombardamento al comando del Gen. Ruggero Bonomi, quelli della Div. Trasporti del Gen. Vincenzo Velardi e della Div. Mista comandata dal Gen. Silvio Scaroni. Nelle operazioni di aviotrasporto avevano dimostrato molta efficienza e preparazione il 33° Stormo BT (Col. Luigi Fortuna), il 34° del Col. Armando Ferroni ed il 28° Stormo di formazione al comando del Col. Leone Leonello. La cronologia delle operazioni aeree effettuate dalla Squadra "A" aveva avuto inizio il 7 aprile con ricognizioni

svolte dai Cant.506 del 35° Stormo BM, che avevano perlustrato tutta la costa albanese segnalando anche rilievi meteorologici che tornarono molto utili alle formazioni da bombardamento e trasporto; ricognizioni armate vennero ugualmente svolte dai trimotori SM.79 del 36° Stormo BT nella zona di Scutari dove veniva accertata una lieve reazione di gruppi armati isolati alla periferia della città; nuclei di SM.79 del 108° Gruppo BT effettuavano lanci di bombe in località Vorra a sud di Tirana su concentramenti di truppe ostili ben presto ridotte al silenzio e volte in rotta; una missione offensiva nei pressi di Valona prevista con SM.79 del 12° Stormo veniva tempestivamente bloccata via radio a seguito della resa di reparti albanesi fatta alle truppe del R.E. giunte nel frattempo nella zona. La Caccia effettuava numerose crociere di protezione e di scorta ai convogli aerei del 28° Stormo T e agli aerei civili.

Il giorno 9 le cattive condizioni atmosferiche bloccavano l'attività di volo della Div. Mista Bombardamento/Caccia mentre una squadriglia di SM.79 del 12° Stormo BT effettuava una ricognizione offensiva e dimostrativa sull'itinerario Tirana-Elbasan-zona dei laghi-Coritza-Argirocastro-Aipa-Tirana senza avvertire alcun apprezzabile atto di ostilità. Un gruppo caccia effettuava una missione nella zona di Burreli e nella valle del Mathi atterrando successivamente a Scutari per accertare le condizioni del campo come specificamente richiesto dal comando della Squadra "A". Il 10 aprile le migliorate condizioni meteorologiche consentivano il trasferimento in Albania del resto della Div. Mista, del 3° Gruppo CT, del 108° Gruppo BT, della Sezione T del 6° Stormo CT, della Sezione Ca.310 messa a disposizione del comando O.M.T. (Organizzazione Militare Tirana). Nella giornata il nucleo bimotori Ba.44 aviotrasportava da Tirana a Coritza una compagnia di Granatieri, dopo che il comando della Squadra "A" aveva ricevuta la segnalazione inviata dal Gen. Pricolo della possibilità di atterrare nella lontana località, dov'era giunto col suo trimotore scortato da una squadriglia di CR.32. Nella giornata del 10 veniva completato il trasporto del materiale pesante del 1° Rgt. Granatieri col rientro in serata a Grottaglie dei plurimotori dello Stormo T.. La sera del 10 si trovavano in sosta sul campo di Tirana oltre 80 aerei di ogni tipo, col risultato di creare notevoli difficoltà operative e logistiche per il mancato afflusso nei tempi previsti, del necessario carburante avio sbarcato nei porti di Durazzo e Valona.

Con l'occupazione dell'Albania, il Gen. Pricolo in base alle direttive ricevute dal Capo di SM/RA si preoccupò di creare ex novo una organizzazione aeronautica per affrontare le future esigenze dell'Arma in Albania, in vista della costituzione

di un comando Aviazione per l'Albania con aliquote di velivoli per ogni esigenza ed impiego.

Quale primo nucleo di tale nuovo comando aeronautico vennero destinati il 107° Gruppo BT, il 2° Gruppo CT, la 42ª Sqd. O.A. dislocati provvisoriamente sul campo di Tirana in attesa di conoscere l'esito di una ricognizione tecnica per utilizzare altri aeroporti albanesi, con Scutari in testa in ordine di priorità.

In data 15 aprile 1939 veniva ufficialmente disciolta la Squadra "A" e costituita la Divisione Mista "Albania" al comando del Gen. Vincenzo Velardi in attesa che lo SM/RA designasse il comandante dell'Aeronautica per l'Albania e stabilisse il necessario ordinamento del nuovo comando aeronautico.

Nei giorni successivi iniziavano i rientri dei reparti alle sedi di dislocazione nelle varie zone territoriali e presso le G.U.A. che li avevano assegnati per l'Esigenza "A". Veniva disciolto il 28° Stormo T di formazione con la restituzione dei Ca.133/T agli Stormi da Caccia 1°, 3°, 4°, 6°, e 53°; agli Stormi dell'assalto 5° e 50° e a quelli da bombardamento 33°, 34°, 36°. La ricognizione dei velivoli civili e degli equipaggi di volo alle rispettive compagnie aeree, con un vivissimo elogio del Gen. Pricolo per

l'eccellente opera svolta nell'ambito della Squadra "A".

L'occupazione dell'Albania non dimostrò però in sufficiente misura, lo stato di preparazione, di efficienza, di rapidità e precisione com'era nelle previsioni di Mussolini nè tanto meno fu possibile paragonare sotto ogni livello d'azione, logistico, tecnico e di movimento i risultati delle FF.AA. italiane con quelli dimostrati in precedenti occasioni dalla Wehrmacht.

Il piano approntato mancò di uniformità di indirizzi e di comandi, di velocità di esecuzione e mancanza di sufficienti informazioni tecniche, di scarsa esperienza per operazioni da sbarco, dimostrò un inadeguato coordinamento operativo fra Esercito, Aviazione e Marina che agirono isolatamente, in forma slegata, spesso autonomamente. Una serie di disfunzioni a carattere generale emerse in una modesta operazione militare che non furono però recepite dallo SMG con la dovuta attenzione e serietà per trovare opportuni rimedi.

Nello specifico campo d'intervento della Regia Aeronautica, i risultati ottenuti furono indubbiamente lusinghieri sotto tutti gli aspetti, particolarmente interessante ed originale l'operazione di aviotrasporto effettuata con precisione e rapidità dai velivoli militari e civili.

Avvenimenti nella R.A. nel 1939

È innegabile che nel periodo che va dal 1933 al 1939, si verificarono nella vita della R.A. numerosi ed importanti avvenimenti, che ebbero grande rilievo per definire, convalidare e precisare la legislazione aeronautica ed affermare maggiormente la presenza ed importanza della F.A. nell'ambito più vasto delle altre FF.AA..

Fra le numerose leggi promulgate nel suddetto periodo, è opportuno citare quella per il coordinamento dell'indennità di aeronavigazione, per l'incremento degli organici, per il reclutamento e avanzamento degli Ufficiali. Nel febbraio 1935 veniva costituita la Scuola di Guerra Aerea, paragonabile come importanza a quella dell'Esercito per gli Ufficiali di SM, l'istituzione della 4ª ZAT con sede a Bari (luglio 1935), l'istituzione del Consiglio dell'Aria, massimo organo consultivo della R.A. (ottobre 1936), la concessione della bandiera di guerra agli stormi della R.A. (novembre 1936) ed infine il RDL n. 220 del febbraio 1937, di grande importanza per la vita dell'Arma, poichè ristrutturava su nuove e più aderenti basi tutti i vari aspetti, le funzioni, le attribuzioni riservate alla R.A., stabilendo inoltre nel nuovo ordinamento, la costituzione di un solo comando con unicità d'indirizzo in caso di guerra ed altre indispensabili innovazioni. Nel gennaio 1938 veniva costituita anche la Scuola d'applicazione, avveniva la trasformazione del Comitato Tecnico della R.A. in Comitato Superiore d'Aeronautica per i progetti di nuovi velivoli, motori, armi e installazioni di bordo; veniva regolamentata anche l'aviazione civile con l'istituzione del R.A.I. (novembre 1938) e costituita la Scuola Paracadutisti della R.A. (gennaio 1939); nel mese di aprile dello stesso anno veniva costituito il Comando Aeronautica dell'Albania a seguito dell'occupazione e incorporazione dello stato albanese nel Regno d'Italia. Il 1º novembre 1939 il Capo di SM/RA Gen. d'Armata Aerea Giuseppe Valle veniva esonerato dal suo incarico da

Mussolini e sostituito dal gen. S.A. Francesco Pricolo comandante della 2ª ZAT di Padova.

La gestione Valle era durata esattamente 6 anni, e nel suddetto periodo l'Aeronautica italiana aveva raggiunto per merito del dinamico Capo di SM, la sua massima potenza e notorietà, si era data una sua propria precisa fisionomia lottando strenuamente con l'incomprensione e l'ostilità delle altre FF.AA., riaffermando quel ruolo d'indipendenza sancito dalla legge costitutiva del 1923, non sempre digerito ed assimilato soprattutto dalla Marina, si era imposta a livello internazionale grazie ai numerosi primati conquistati per il personale interessamento del Gen. Valle, deciso fautore per affermazioni di prestigio, aveva ottenuto rispetto e consensi per le sue imprese di guerra e di pace, conquistandosi meritatamente una fama mondiale che la poneva indubbiamente ai primi posti per preparazione ed efficienza fra tutte le nazioni del mondo.

Il cammino percorso dalla R.A. nei 6 anni del periodo di comando del Gen. Valle, era stato lungo e difficile ma anche ricco di innegabili soddisfazioni. Alla data del 6 novembre 1933, allorchè Valle, già Capo di SM/RA, aveva ricevuto in consegna l'Aeronautica italiana dal Ministro Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, venendo nel contempo nominato Ministro Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica (la carica di Ministro dell'Aeronautica venne assunta personalmente da Mussolini), la situazione per ciò che riguardava il carico del materiale di volo della R.A. inventariato per l'occasione si presentava come segue:

Armata Aerea (velivoli in carico)

Caccia terrestre	n.	614
Caccia marittima	n.	89
Bombardamento terrestre	n.	365

Bombardamento marittimo	n.	173
Ricognizione terrestre	n.	295
Ricognizione marittima	n.	199
Aerei imbarcati GG.NN.	n.	59
TOTALE:	n.	1794

Aviazione ausiliaria

Apparecchi scuola (1° periodo)	n.	344
Apparecchi da turismo aereo (allenamento/addestramento)	n. (*)	957
Totale complessivo aeroplani:	n.	3095
Motori avio in carico:	n.	5473

*

All'atto delle consegne per l'insediamento del nuovo Capo di SM/RA, Gen. Francesco Pricolo, si verificarono alcune divergenze d'interpretazione con il prospetto sul materiale di volo approntato dalla Segreteria del Gen. Valle (Direzione Generale dei Servizi - Div. V - Materiale e Aeroporti) il cui titolo enunciava: "Aeromobili impiegabili prontamente o in seguito a lavori di riparazione di lieve entità", prospetto notevolmente difforme da quello approntato dal Gen. Pricolo attraverso gli organi tecnici della R.A. dal titolo: "Apparecchi bellici - situazione al 31.10.1939".

Le cifre che risultavano dai due prospetti e i tipi di apparecchi che vi erano elencati erano alquanto difformi fra loro e differivano notevolmente per la diversa interpretazione data dai compilatori che poteva ingenerare equivoci e indici notevolmente diversi. Il prospetto "Valle" forniva l'impressione visiva e generale della reale situazione patrimoniale della Regia Aeronautica italiana, elencando tutti gli aerei registrati, mentre invece il prospetto "Pricolo" escludeva più realisticamente la presenza di moltissimi aerei sorpassati e di nessuna utilità non impiegabili per superate caratteristiche tecniche e belliche e quindi come tali destinati anziché a far numero ingenerando confusione, ad essere avviati ad una logica demolizione.

Le due tabelle si presentavano in tal modo:

TABELLA VALLE

Caccia terrestre

AC.3 - AP.1 - BA.64 - BA.65 - BA.88 - CR.20 - CR.30 - CR.32 - CR.32bis - CR.42 - G.50 - MC.200 - RO.41 - BA.28 - CR.25 - F.5 - RE.2000 - Sperimentali
(17 tipi + velivoli sperimentali) TOTALE 2889

Osservazione Aerea

Ro.37 - Ro.37 bis - Ro.1 - Ro.1 bis - Ro.30 - A.120-A.300/6 - Ca.97 (sperimentali)
(8 tipi + velivoli sperimentali) TOTALE 442

Bombardamento terrestre

S.85 - BR. - P.32 - S.81 - Cant.1011 - Ca.101 - Ca.111 - Ca.135 - BR.20 - S.79 - Cant.1007 - S.82 - P.108 - Sperimentali
(14 tipi + sperimentali) TOTALE 2615

Idrovolanti

M.41 - RO.44 - CR.42/I - AP.1/I - S.59 bis - S.62-S.78 - Cant.501 - S.55/X - S.55/R - Cant.506 - Ca.310/I - Ro.43
(14 tipi + sperimentali) TOTALE 761

Scuola/Allenamento

Cant.1012 - Ca.164 - Ba.19/bis - Ba.25 - Ba.39 - Ca.113 - Ca.100 - FN.305 - G.8 - Jona 6 - FN.315 - Sa.200 - Sa 202 - SAI 10 - FL.3 - C.5 - C.4 - Ro.63 - SAI 7
(19 tipi + sperimentali) TOTALE 1821

TOTALE GENERALE 8528

TABELLA PRICOLO

Caccia terrestre/Combattimento/Assalto

MC.200 - G.50 - CR.42 - CR.32 - BA.88 - BA.65-RO.44 (7 tipi)
TOTALE 803

Osservazione Aerea

Ca.311 - Ro.37/37bis - Ghibli (4 tipi)
TOTALE 415

Bombardamento

S.81 - Ca.135 - S.79 - BR20 - Cant.1007 - S.85 - Cant.506
(7 tipi) TOTALE 975

(*) Velivoli di proprietà dello Stato in carico alla RUNA per l'addestramento e allenamento dei piloti in congedo e degli allievi piloti.

Ricognizione marittima

Cant.501 - Ro.43

(2 tipi)

TOTALE 286

Scuola/Allenamento

(Non considerati aeromobili bellici)

TOTALE 994

TOTALE GENERALE 2479

I motori avio in carico assommavano a 16854 + 6002 in commessa.

Nello stesso periodo si trovavano in commessa n. 3213 apparecchi ordinati ed elencati in tabella, dal Gen. Valle, che risultavano così suddivisi:

— Caccia terrestre	n.	1344
— Osservazione aerea	n.	37
— Bombardamento terrestre	n.	772
— Idrovolanti	n.	233
— Scuola/Allenamento	n.	827

Quale primo provvedimento il Gen. Pricolo ordinò la immediata demolizione di 1842 aeroplani di ogni tipo dei seguenti modelli: AC.3, AP.1, Ba.64, CR.20, Ro.1, Ro.30, A.120, A.300, Ca.97, S.59, S.62, S.78, S.55, Ba.39, Jona.6, Ba.28; fece seguito a breve distanza di tempo, la demolizione dei P.32, S.85, Ca.135, Cant.1011, Ca.111 ed altri numerosi superati aeroplani di nessuna utilità.

Fra i velivoli scuola avviati alla demolizione vi erano: 2 Aviatik, 58 Ba.15, 37 Ba.39, 64 Ca.100, 1 G.5, 15 G.8, 3 Jona 6, 1 SAI 2/S, 3 SAI 1/S, 16 Ca.100 idro.

Al 31 ottobre 1939 la situazione dei velivoli bellici effettivi in carico a G.U.A. risultava la seguente:

— 1 ^a Squadra Aerea	n.	309
— 2 ^a Squadra Aerea	n.	400
— 3 ^a Squadra Aerea	n.	(*) 343
— 4 ^a Squadra Aerea	n.	(**) 141
— A.S.I.	n.	334
— A.O.I.	n.	229
— Egeo	n.	72
— Osservazione aerea	n.	245
— Ricognizione marittima	n.	112
— Aviazione imbarcata	n.	71
— Centri Sperimentali	n.	90
— Scuole di Specialità	n.	688
— Squadriglie allenamento di ZAT	n.	26
TOTALE:	n.	3060
— In attesa di distribuzione ai reparti	n.	542
TOTALE GENERALE VELIVOLI BELLICI	n.	3602

(*) Compresa Sicilia/Sardegna. (**) Compresa Albania.

*

Nei dettagli la situazione del materiale di volo fra i reparti di 1^a linea era la seguente:

Caccia		Bombardamento		Assalto		Aerei imbarcati		Ricognizione maritt.	
CR.32	n. 417	SM.79	n. 413	Ba.88	n. 63	Ro.43	n. 101	Cant.501	n. 179
CR.42	n. 116	SM.81	n. 180	Ba.65	n. 168	Cant.25	n. 17	RS.14	n. 24
G.50	N. 48	SM.85	n. 19	AP.1	n. 34				
MC.200	n. 29	BR.20	n. 144						
Re.2000	n. 1	Cant.1007	n. 30						
F.5	n. 1	Ca.133	n. 259	Caccia Marittima					
Ro.51	n. 2	Ca.135	n. 33	Ro.44	n. 32	S.55	n. 13	Ro.37	n. 172
		P.32	n. 20	M.41bis	n. 8	Cant.506	n. 80	Ro.37bis	n. 173
		P.108	n. 1					Ca.311	n. 4
		SM.82	n. 1					Ca.309	n. 67
								TOTALE	n. 2.849

Alla stessa data l'inventario del patrimonio aeronautico in carico alla R.A. comprendeva quanto segue:		
Mitragliatrici brandeggiabili	n.	20782
Mitragliatrici SAFAT cal. 7,7-12,7 (per tiro TAE)	n.	24600
Mitragliatrici AA cal. 8	n.	590
Mitragliere AA Breda 20/65	n.	50
Macchine aerofotografiche	n.	15500
Aeroporti attrezzati con servizio A	n.	13
Aeroporti attrezzati con servizio R	n.	77
Impianti telefonici principali	n.	91
Impianti telegrafici principali	n.	15
Servizio meteo principali	n.	15
Osservatori meteo principali	n.	12
Apparati RT. di bordo	n.	40000
Bombe da kg. 800	n.	362
Bombe da kg. 500	n.	3396
Bombe da kg. 500/S	n.	1000
Bombe da kg. 250	n.	12793
Bombe da kg. 160/AS	n.	4410
Bombe da kg. 100/M	n.	152972
Bombe da kg. 100/T	n.	47695
Bombe da kg. 50/T	n.	276459
Bombe da kg. 15	n.	767963
Bombe da kg. 12	n.	355259
Bombe da kg. 2	n.	1403796
Spezzoni da kg. 20	n.	8880
Spezzoni da kg. 3	n.	86203
Spezzoni da kg. 20/I	n.	1001426
Spezzoni da kg. 2/I	n.	6887
Bombe speciali	n.	127000
Bombe direzionali	n.	2000
Cartucce per mitragliatrici	n.	96436000
Traguardi di puntamento	n.	2021
Collimatori per mitragliatrici TAE	n.	1505
Congegni di puntamento armi brandeggiabili	n.	2272
Cinefotomitragliatrici	n.	190
Macchine fotografiche planimetriche	n.	2320
Centri di comunicazioni RT	n.	14
Aerogonio principale di rotta	n.	11
Centri di atterraggio con RDG	n.	5
Centri di assistenza radionavigazione	n.	9
Radiofari di navigazione	n.	9
Stazioni di controllo Meteo	n.	558
Apparati radio per impianti fissi	n.	2273
Apparati radio mobili	n.	403
Centralini telefonici	n.	3146

Cavi telefonici campali	km.	19800
Apparecchi telefonici in servizio	n.	33483
Strumenti per navigazione installati	n.	18246
Paracadute di servizio	n.	12145
Automezzi	n.	12510
Imbarcazioni a motore	n.	390
Imbarcazioni a remi	n.	195
Aeroporti armati (cat. 1 ^a , 2 ^a , 3 ^a , 4 ^a)	n.	114
Aeroporti non armati e presidiati	n.	62
Aeroporti occulti preparati	n.	54
Depositi principali esplosivi	n.	20
Magazzini principali materiali Commissariato	n.	14
Magazzini principali MSA	n.	39
Depositi carburanti/lubrificanti m. ³	n.	244000
Depositi autoveicoli	n.	16
Depositi imbarcazioni	n.	1
Depositi demaniali R.A.	n.	8
Depositi telecomunicazioni R.A.	n.	4
Benzina Avio R.A.	Tonn.	74121
Benzina Avio Ditte (R.A.)	Tonn.	21712
Benzina Trazione R.A.	Tonn.	2251
Nafta trazione R.A.	Tonn.	809
Olio lubrificante R.A.	Tonn.	1389
Grassi e olii minerali vari	Tonn.	449
Radiofari di avvicinamento	n.	9
Radiofaro di atterraggio ZZ	n.	1

SITUAZIONE VALORE PATRIMONIALE R.A.

1) Materiale di volo, MSA, automezzi, apparati comunicazioni, carburanti, materiali tecnici	£ 10.088.669.500,80
2) Demanio aeronautico	£ 2.918.619.000,00
3) Scorte strategiche di mobilitazione	£ 52.000.000,00
4) Materiale ordinario, viveri, casermaggio, vestiario, armi portatili, munizioni, mobili, materiale sanitario, biblioteche, materiale vario	£ 341.092.990,91
TOTALE COMPLESSIVO PATRIMONIO R.A.	£ 13.400.381.491,71

*

Il periodo di maggiore fulgore ed importanza per l'Aeronautica italiana, coincise, e non poteva essere diversamente, con un più gravoso impegno finanziario da parte dell'erario dello stato. Era il giusto prezzo pagato per l'acquisizione di primati, records, risultati tecnici propagandistici compensati in contropartita, da un ingente flusso di esportazioni aeronautiche in tutto il mondo; a ciò aggiungasi l'impegno per la preparazione, partecipazione e servizio della R.A. in A.O.I., che vide la presenza iniziale di oltre 400 aeroplani di ogni tipo poi saliti a 800 e che vennero ovviamente lasciati di presidio nei territori dell'Impero al termine delle grandi operazioni militari e di polizia coloniale anche se il 60% andò in demolizione per vetustà e logoramento strutturale.

Seguirono le maggiori spese per l'Operazione Missione Spagna che fra il 1936/39 vide la presenza sul territorio iberico di 763 aerei, di materiali aeronautici di ogni genere, di attrezzature, munizionamento e particolari M.S.A. ed una massa di 700 motori avio.

Fra questa imponente quantità di aerei, 517 vennero forniti, ceduti a particolari condizioni o regalati dall'Italia all'aviazione spagnola e, di questi, ben 350 furono lasciati dall'Aviazione Legionaria al momento del suo scioglimento nel 1939 mentre altri 159 furono forniti dietro regolare ordinazione di commessa (34 SM.79, 87 CR.32, 16 Ca.310, 10 Ro.37bis, 4 Cant.506/B, 8 Ro.41/B).

Complessivamente l'Aeronautica spagnola incorporò il seguente materiale aeronautico:

— SM.79	n.	66
— Cant.501	n.	8
— BR.20	n.	8
— Ba.65	n.	12
— G.50	n.	10
— Ro.41	n.	26
— Ro.37	n.	26
— Ca.310	n.	16
— CR.32	n.	295
— Ca.135	n.	8
— Cant.506/B	n.	4
— Ba.28	n.	26
— Ba.25	n.	12
TOTALE	n.	517

Spese sostenute per esigenza O.M.S.

Gruppo 1

Aeroplani, idrovolanti, accessori £ 301.116.958,75

Gruppo 2

Motori d'aviazione, loro parti £ 360.007.995,13

Gruppo 3

Autoveicoli, imbarcazioni, accessori £ 10.580.023,09

Gruppo 4

Armi, installazioni, munizioni, varie £ 249.532.387,61

Gruppo 5

Materiale fotografico, paracadute, varie £ 43.712.733,97

Gruppo 6

Macchine da lavoro, attrezzature, carburante, lubrificante £ 30.262.886,54

Gruppo 7

Materiale M.S.A. e ordinario £ 5.293.236,45

TOTALE £ 1.000.516.181,54

Valore fornitura aviazione spagnola (cessioni, commesse, contro-valore surplus, forniture in compensazione di materie prime spagnole)

£ 754.739.658,00

*

REINTEGRI LINEA ANNO 1939 - ESIGENZA O.M.S.

Tipo di aereo	Inviati OMS/vend.	Nuova produzione	Consistenza (31.7.1939)
SM.79	100	84	302
SM.81	78	—	390
CR.32	376	397	432
Ro.37	68	18	387
Ba.65	22	16	58
BR.20	13	6	130
Cant.501	10	11	181
Ca.135	8	8	38
Cant.506	4	4	87
Ro.41	19	68	420
Ca.100	2	—	340
CR.30	2	—	45
CR.20	6	—	26
Ca.310	16	—	170
M.41	3	—	8
S.55/X	1	—	13
	728	612	3027

Dei velivoli inviati in O.M.S. l'Aeronautica italiana recuperò solo 21 trimotori SM. 81 da inviare in A.O.I., l'Esercito consegnò 1.604 bocche da fuoco, una ventina di carri FIAT/Ansaldo L. 3/35, una cinquantina di mitragliere C.A. Breda 20/65, 10 milioni di proiettili di artiglieria, 10.000 armi automatiche e 240.000 armi portatili, 385 milioni di cartucce, materiali del genio mentre la Marina oltre a materiali ed attrezzature consegnò i sommergibili "Torricelli" e "Archimede".

Ma se tutto ciò rappresentò come molti hanno scritto, una notevole perdita di efficienza dell'arsenale militare italiano, per ciò che concerne l'Aeronautica diciamo subito, che, indipendentemente dal recupero finanziario del patrimonio aeronautico ceduto o fornito con regolari commesse dall'industria italiana, era certamente possibile reintegrare sollecitamente e con nuove costruzioni l'handicap creatosi, considerando oggettivamente che solo un centinaio di aerei moderni o relativamente tali (SM.79, BR.20, Cant.506, G.50, Ba.65) rappresentava la perdita effettiva di potenzialità dell'Aeronautica italiana. Nello stesso periodo vennero però esportati non meno di 1.200 aerei di ogni tipo e fra questi 250 bombardieri (SM.79, BR.20, Ca.135), oltre 400 caccia (CR.32, CR.42, Re.2000, G.50), non meno di 50 assaltatori Ba.65, circa 200 ricognitori, una trentina di plurimotori passeggeri, alcune centinaia di monomotori scuola e allenamento. Una massa di velivoli che potevano tornare veramente utili all'Aeronautica italiana per ripianare sollecitamente le perdite, reintegrare le dotazioni, portare a compimento il programma R completando gli stormi da bombardamento e caccia e costituendone altri.

Invece si preferì l'esportazione per acquisire valuta pregiata e materie prime insufficienti, parte delle quali vennero necessariamente reinserite nel circolo produttivo dell'esportazione, dimostrando che l'indirizzo politico-economico che venne dato al complesso finanziario-produttivo-esportativo nazionale era alquanto discutibile o perlomeno irrilevante per i modesti giovamenti che portò all'Italia e alle sue FF.AA. nel quadro dell'economia di guerra e del potenziamento militare della Nazione.

Definite compiutamente tutte le formalità d'uso previste nelle cerimonie del passaggio delle consegne fra i Capi di SM, riaffermati determinati punti di vista personali sull'interpretazione delle tabelle del materiale di volo, eliminati dal valore patrimoniale tutti i velivoli avviati alle demolizioni, confermate, annullate o modificate alcune commesse in materia di costruzioni aeronautiche, fra cui quella che annullava una ordinazione del Gen. Valle relativa alla costruzione di 200 Re.2000, il nuovo Capo di SM/RA seria-

mente intenzionato a rinnovare tutto procedette ad una rigorosa selezione del personale dello SM e del Ministero, attuando una serie notevole di sostituzioni e trasferimenti nei settori tecnici, amministrativi, dei servizi. Il Sottocapo di SM Gen. Pietro Pinna venne inviato a comandare l'Aeronautica dell'A.O.I.; il Gen. Eraldo Ilari andò a Bari al comando della 4ª ZAT; il Direttore Generale dei servizi del materiale e degli aeroporti Gen. Chiappelli venne sostituito dal Gen. Maceratini; il Direttore Generale della DSSE Gen. Ferrari venne avvicendato col Ten. Gen. Bertozzi Olmeda; il Direttore Generale della DGCA Gen. Fiore cedette la sua carica al Gen. Bruno; il titolare dell'UCA Gen. Scelso fu sostituito dal Gen. Pesce. Il Direttore dell'Ufficio Centrale Telecomunicazioni Gen. Infante venne avvicendato dal Gen. Cebrelli. Complessivamente vennero avvicendati e trasferiti 19 fra direttori generali e comandanti di Squadra Aerea.

Si avvertì subito la sensazione che ci sarebbero stati profondi cambiamenti nella politica dell'Aeronautica italiana, sia attraverso i mutamenti avvenuti nell'apparato direttivo ed esecutivo, sia per meglio armonizzare la politica aeronautica in funzione del nuovo indirizzo politico-strategico impresso dal Capo del Governo a seguito dell'alleanza con la Germania, sia per modificare taluni indirizzi costruttivi e produttivi precedenti non condivisi dal nuovo Capo di SM. Le nuove direttive impartite dal Gen. Pricolo miravano anzitutto a razionalizzare la 1ª linea dell'Armata Aerea, a modificare le scelte e gli indirizzi tecnici a suo tempo adottati per la Specialità Caccia, dopo la constatata mediocrità a tutti i livelli dei nuovi caccia a motore radiale su cui si faceva eccessivo affidamento, ma in realtà dimostratisi tecnologicamente inferiori per caratteristiche di volo e belliche ai velivoli francesi, inglesi e tedeschi.

La soluzione delle commesse ereditata dal Gen. Pricolo poteva considerarsi irreversibile poichè il meccanismo burocratico era già avviato e solo una modesta aliquota dei nuovi caccia era stata consegnata ai reparti per un totale di 193 esemplari fra CR.42, MC.200 e G.50, altri 42 erano in fase di ultimazione presso le ditte e 1110 esemplari risultavano ordinati con regolari commesse perfezionate attraverso il consueto iter amministrativo-burocratico. Vi erano dunque complessivamente in ordinazione 1303 caccia fra CR.42, G.50 e MC.200 tutti peraltro dotati del motore Fiat A.74/RC.38 da 840 HP. Cosa fare dinnanzi a tale realtà? Annullare o ridurre drasticamente le commesse avrebbe significato creare una gravissima crisi industriale, sia per le costose attrezzature approntate dalle ditte onde costruire i velivoli prescelti a suo tempo dall'Aeronautica, sia perchè i

reparti da caccia di 1^a linea sarebbero rimasti per molto tempo senza velivoli moderni considerando obiettivamente che la massa degli stormi da caccia alla data del dicembre 1939, era ancora equipaggiata col superato biplano Fiat CR.32 con velocità inferiore ai 380 km/h e gli stormi da bombardamento incentrati essenzialmente sul SM.79.

Lasciare la situazione com'era equivaleva però a ricusare una reale e urgente politica di rinnovamento tecnologico assolutamente irrinunciabile nell'interesse supremo dell'Aeronautica italiana, ragione per cui fu necessario trovare al più presto una soluzione di compromesso transitoria in attesa di modificare sostanzialmente la complessa situazione. Poiché era prevalsa nel frattempo la necessità di modificare talune scelte e di costruire caccia con motori lineari, alla Fiat avio che aveva in collaudo un motore lineare, venne imposto un ultimatum circa l'approntamento del nuovo motore in linea Fiat A.38 da 1500 HP finanziato dal Ministero dell'Aeronautica, su cui si erano da anni accentrate speranze e consensi dello SM/RA e, al termine della scadenza stabilita, lo SM di fronte alla dichiarata impossibilità della ditta a risolvere sollecitamente i problemi dell'A.38 ruppe ogni ulteriore remora e relativi motivi autarchici e nazionalistici avviando senza ulteriori indugi la produzione del motore Mercedes Benz DB.601 ormai da tempo acquisito con la relativa licenza di costruzione, produzione questa che venne affidata alla Soc. Alfa Romeo nel nuovo stabilimento Aerfer di Pomigliano d'Arco vicino Napoli. Il nuovo motore venne dalla DGCA classificato e denominato RA.1000 RC.44; sviluppava una potenza di 1050 HP alla quota di ristabilimento di m. 4400. Contemporaneamente Macchi e Reggiane che avevano in preparazione alcuni interessanti progetti per utilizzare il nuovo motore, vennero sollecitate a definire i relativi disegni costruttivi entro il più breve tempo possibile. Sei mesi più tardi nel giugno 1940, volava il 1° prototipo del Re.2001 seguito in agosto dal MC.202 equipaggiati entrambi col DB.601. Una saggia decisione che si rivelerà di fondamentale importanza per l'Aeronautica italiana anche se fu necessario attendere altri 18 mesi per l'entrata in linea dei nuovi caccia.

Il costo finanziario dell'operazione "Mercedes" costò all'Italia RM. 1.500.000 (circa 30 milioni di lire del 1939) ma valse a salvare realmente l'Aeronautica italiana da un sicuro handicap tecnologico e bellico, poiché rese possibile l'entrata in servizio di velivoli competitivi o quanto meno utilizzabili su un piano di rendimento bellico più accettabile al confronto con quelli della RAF, considerando altresì che attraverso tale collaborazione tedesca fu possibile acquisire l'anno successivo anche il più potente modello

DB.605 da 1475 HP affidato questa volta alla Fiat e che equipaggiò i migliori caccia italiani della 2^a Guerra mondiale.

Assieme alla licenza di costruzione del DB.601 vennero ceduti disegni, varianti, indicazioni tecniche, consigli, assistenza, sistemi di lavorazione, macchine utensili speciali e 5 motori completi che vennero suddivisi dal Ministero fra CSA, DSSE, DGCA, Macchi, Reggiane. Successivamente vennero consegnati altri 15 motori al prezzo di £ 615.000 cadauno, che andarono alla Caproni/Vizzola, allo stabilimento di Taliedo, alla SIAI, alla Fiat Aeritalia e all'IMAM per dotare una serie di prototipi in fase progettuale. Fece seguito una commessa per 400 motori DB.601 alla Mercedes e una per 2000 esemplari all'Aerfer.

Sotto tale importante aspetto l'operazione "Mercedes" poteva considerarsi altamente positiva, poiché aveva annullato in parte l'handicap tecnologico provocato dalla perdita di preziosi anni di lavoro che avevano alimentato illusioni e speranze, provocando in definitiva una serie di errate scelte con negative conseguenze.

Per completare logicamente e coerentemente l'operazione "Mercedes", sarebbe stato utile e necessario compiere un altro coraggioso atto, consistente nell'acquisire anche la licenza di costruzione del Messerschmitt Bf.109 affidandolo in produzione a numerose ditte anche di minore potenzialità, in attesa che l'industria nazionale realizzasse concretamente una cellula di superiori caratteristiche, tale da compensare ogni ulteriore delusione e nella certezza che eventuali speranze, anche se disattese, sarebbero state compensate e garantite dal gettito produttivo del Bf.109.

Fu un errore di valutazione per mancata lungimiranza che peserà come una pesante ipoteca sull'Aeronautica italiana per tutto il corso della guerra, col risultato che ancora nel 1943 Aeritalia e Macchi produssero CR.42 e MC.200 ormai del tutto declassati dalla 1^a linea perché destinati all'addestramento.

Ma prima che Re.2001 e MC.202 divenissero operativi, cosa questa che si verificherà solamente oltre un anno dopo il 1° volo dei prototipi, il peso della guerra venne sostenuto esclusivamente da MC.200, G.50 e CR.42, anche se rimase incomprensibile l'assegnazione di ulteriori e consistenti commesse dei caccia a motore radiale nel periodo 1942/43, con grave dispendio di materiali preziosi, milioni di ore lavorative, gravosi aspetti finanziari. Una serie di elementi che denunciavano indecisioni ed errori nella politica produttiva industriale per una mancata più concreta utilizzazione degli impianti, delle risorse economiche e materiali, delle previsioni operative.

Altro provvedimento preso dal Gen. Pricolo, fu lo scioglimento dei reparti specializzati creati ad hoc durante la gestione Valle per la conquista di primati mondiali o per perfezionare il personale di volo. Vennero disciolti in data 1.5.1940: il reparto Alta velocità di Desenzano sul Garda, la Scuola di Navigazione Alturiera (NADAM) di Orbetello, il reparto Alta Quota di Guidonia, il Nucleo Voli Atlantici di Guidonia (NAVAR - Nucleo Autonomo Voli Atlantici Rapidi), la Scuola di Volo senza visibilità di Littoria. Probabilmente alcuni di questi enti non rispondevano più alle necessità per cui erano stati creati, ma altri rivestivano ancora grande importanza ai fini della specializzazione professionale del personale, fra cui la S.V.S.V., col risultato che la dispersione del personale insegnante e del materiale di volo ad altri reparti, delle esperienze acquisite e della strumentazione didattica speciale causò un gravissimo danno agli equipaggi dei plurimotori e fu necessario a breve distanza di tempo ricostituire urgentemente la scuola ed ampliarla con due sezioni periferiche per far fronte a nuove e più vaste possibilità d'impiego e necessità addestrative. Il materiale di volo della disciolta scuola di Desenzano composto da idro da corsa venne saggiamente preservato in vista di costruire in loco un museo di alta velocità, e si salvarono quindi dalla distruzione: M.39, M.52, M.67, MC.72, M.33, P.7, S.65, C.29 alcuni dei quali sopravvissero fortunatamente alle vicende belliche e sono ancora oggi visibili nel Museo storico dell'A.M. di Vigna di Valle. Il numero dei tipi di aerei in produzione subì una drastica riduzione e si passò dai 24 modelli in costruzione alla fine del 1939 (5 di caccia, 5 di bombardieri, 4 di ricognizione, 10 scuola/passeggeri) ai 16 modelli in produzione nel mese di maggio 1940. Non altrimenti poteva però dirsi per la produzione motoristica che passò dai 13 tipi del 1939 ai 16 del maggio 1940, anche se l'approssimarsi del completamento di commesse ordinate all'inizio del 1939, faceva presumere una notevole riduzione di modelli di propulsori in servizio come realmente si verificherà nel 1941 con soli 9 tipi in produzione.

Prendendo dettagliatamente in esame il materiale di volo esistente alla data del 1.11.1939, si accertava la presenza in Italia di 58 squadriglie caccia/assalto/combattimento con

540 velivoli in carico anche se alcuni tipi definiti come caccia non potevano considerarsi effettivamente velivoli bellici come l'IMAM Ro.41 e il Ro.44.

Il bombardamento annoverava 520 velivoli in 72 squadriglie e fra il materiale di volo trovava posto anche il Ca.310 sicuramente non adatto a svolgere missioni da bombardamento. L'Osservazione Aerea aveva 280 aeroplani frazionati in 32 squadriglie e fra questi esistevano anche Ro.1 superatissimi e presenti in 26 esemplari, infine la Ricognizione marittima contava su 30 squadriglie e 5 sezioni costiere con 160 idro fra cui erano ancora in servizio 6 S.55 (i famosi idrovolanti delle crociere atlantiche) e 3 M.41. L'aviazione imbarcata contava 54 idro catapultabili Ro.43.

In Libia vi erano 12 squadriglie caccia/assalto con 181 aerei (fra cui 25 Ro.41 e 3 CR.30), 16 squadriglie da bombardamento e 3 sezioni Sahariane con 166 aeroplani fra cui 69 Ca.309 Ghibli e 8 Ca.310 cui erano da aggiungere 9 squadriglie da O.A. con 40 aerei di cui 12 Ro.1.

In Albania vi erano due sole squadriglie Caccia con 18 CR.32, 4 squadriglie da bombardamento con 37 SM.81/SM.79 e una da O.A. con 6 RO.37bis.

In Egeo l'aviazione contava su 4 squadriglie bombardieri con 4 SM.81 e il resto antiquati idro S.55, 5 squadriglie da Ricognizione marittima con 33 idro fra Cant.501 e M.59 e una squadriglia di Caccia marittima con Ro.44.

Ma la situazione peggiore era in A.O.I. dove la caccia non aveva alcuna squadriglia organica se non 3 CR.32 e 2 CR.30: 5 apparecchi in tutto! il bombardamento era in una situazione migliore con 23 squadriglie con 126 aerei fra cui 11 Ca.111 e 97 Ca.133 superati da tempo come bombardieri; vi era poi una squadriglia da O.A. con 11 Ro.1 e Ro.37. Complessivamente 2018 aeroplani di ogni tipo nella 1ª linea di cui il 10,5% non idoneo ad affrontare operazioni di guerra per vetustà e insufficienza tecnica.

La precaria situazione del materiale di volo esistente in A.O.I. venne sollecitamente ovviata dal Gen. Pricolo, che ad iniziare dal dicembre 1939 inviò un primo carico via mare comprendente 54 aerei fra CR.32 (36 esemplari) 12 SM.81, 2 CR.30, 2 Ro.1, 2 Ro.37bis cui fecero seguito nei mesi successivi altri notevoli quantitativi di aeroplani, motori e materiali di ogni genere.

La situazione strategica nel Mediterraneo

Protesa nel mezzo del mare Mediterraneo, protetta ad ovest dalla Sardegna, a sud dalla Libia e dalla Sicilia, l'Italia godeva nel 1939 di una posizione strategica di primo ordine, che avrebbe sicuramente consentito di bloccare la vitale arteria "Imperiale" della Gran Bretagna attraverso Gibilterra-Malta-Suez-Oceano Indiano, costringendo le navi inglesi al periplo africano con un aggravamento di tempo non inferiore a 3 settimane per accedere ai porti del Medio Oriente, neutralizzando nel contempo i protettorati egiziano, siriano, palestinese, libanese; (km. 3600 di Mediterraneo percorribili in 8 giorni contro i 20.000 km. del periplo africano superabili in 50 giorni). A ciò aggiungasi il fatto molto importante, che lo schieramento delle basi italiane copriva 25° di lunghezza sui 40° di estensione totale del Mediterraneo (dalla Sardegna all'Egeo) e altri 10° erano soggetti al raggio d'azione dei bombardieri operanti ad ovest dell'8° meridiano e ad est del 28°.

Su questo innegabile vantaggio strategico, l'Italia fondò la sua politica Mediterranea, che unitamente al prioritario mantenimento delle posizioni d'oltremare della Libia, rappresentò la regola costante cui ispirò la sua strategia sino al maggio 1943, allorché con la perdita della Tunisia, crollò logicamente il principio fondamentale della strategia dell'Asse nel Mediterraneo e rimase, quale ultima alternativa, la difesa continentale e insulare del territorio nazionale. Contrapposto a tale eccellente posizione di privilegio strategico e territoriale, che definiva, a detta di molti, l'Italia come una "gigantesca portaerei inserita nel cuore del Mediterraneo", sussisteva il piano di guerra approntato dalla Gran Bretagna a difesa dei suoi vitali interessi, consistente nell'appoggiare e difendere la rotta imperiale, a punti fortificati equidistanti, da cui era possibile muovere a balzi successivi, con tappe oscillanti mediamente sulle 24 ore di navigazione e con l'appoggio costante della Mediterranean

Fleet e della R.A.F., basate fra Gibilterra e Malta e fra Alessandria e Malta (piano difensivo), mentre era possibile tentare di interrompere con RAF e forze leggere di superficie il cordone ombelicale che legava l'Italia alla Libia, bloccando ed ostacolando i necessari rifornimenti per far vivere e combattere le FF.AA. dell'A.S.I., attuando inoltre un ferreo blocco marittimo per chiudere l'accesso dei rifornimenti all'Italia provenienti da oltre mare (Oceano Atlantico e Mar Rosso) considerando che l'Italia era deficitaria per oltre l'85% dai rifornimenti dall'estero (piano offensivo). Si trattava di constatare da una parte e dall'altra, in che modo era possibile attuare le risoluzioni strategiche predisposte, valutate attraverso una evidente prova di forza aeronavale, che mirava oltre all'acquisizione di evidenti vantaggi strategici e pratici, anche all'affermazione di prestigio militare in un confronto con la nuova e rinnovata Marina italiana posta a guardia del "catenaccio".

Il compito della Marina francese in tale prova di forza, poteva considerarsi ausiliario e complementare, ed era limitato alla cooperazione tattica con la Mediterranean Fleet, col distogliere forze navali italiane dal golfo ligure, dall'alto Tirreno, dal mare di Sardegna, lasciando alla Royal Navy l'onere di misurarsi da sola con la Regia Marina.

Si trattava come si può facilmente arguire, di una delicata e fondamentale situazione che poteva avere determinanti risultati nel contesto generale della guerra nel Mediterraneo, e poichè l'Italia aveva il vantaggio della scelta, doveva solo attendere e prepararsi affinché la prevista prova di forza si verificasse in favorevoli circostanze, sfidando la Marina britannica ad avventurarsi nelle acque del Mediterraneo centrale, facilmente controllabili nel raggio d'azione della R.A., col cui supporto e collaborazione era certamente possibile alla Marina italiana affrontare e battere in mare aperto, la potenza navale dell'Inghilterra in una decisiva battaglia.

Poiché la squadra navale inglese del Mediterraneo era stata suddivisa necessariamente fra le basi di Alessandria e Gibilterra, risultava quanto mai improbabile per gli inglesi il tentativo di una riunificazione di forze se non sotto l'alea estremamente perigliosa di una serie di attacchi aerei dell'Aeronautica italiana pronta al decollo sulle basi della Libia, della Sicilia e della Sardegna con una forza oscillante di 400/450 bombardieri: un rischio che la Marina inglese non volle mai correre completamente per tutta la durata del conflitto, se non fittiziamente e separatamente, per frazionare le forze avversarie, poiché quando fu tentato costò severe perdite in naviglio militare e mercantile all'Inghilterra. Sulle possibilità che questa prevista prova di forza dovesse realmente verificarsi, era necessario però sin dal primo giorno di guerra per la Regia Marina, affrontare un serio discorso di collaborazione con l'Aeronautica, valutare in ogni dettaglio la situazione, stabilire modalità d'intervento, quote, punti di riferimento, segnali d'identificazione, effettuare prove in mare, instaurare più fattivi rapporti di collaborazione ad ogni livello. Tutto ciò sfortunatamente non venne fatto se non in forma discontinua e contingente e da ciò derivarono gravi disfunzioni, dolorose perdite ed imprevedibili deleterie conseguenze che si ripercuoteranno negativamente per tutta la durata della guerra, oltre a veder sfumare, tristemente, una favorevole, irripetibile opportunità. La responsabilità di tale mancanza di cooperazione, può essere ragionevolmente attribuita in parte al capo di SMG che non promosse o si disinteressò per tanti anni di tale importante aspetto, probabilmente per indifferenza, specifica mancanza di professionalità per conoscenza di complessi problemi aeronavali o più semplicemente come i fatti hanno dimostrato, disattendendo i compiti e le responsabilità delegati per legge istitutiva al capo di SMG specificamente ai paragrafi 2° e 3° della legge n. 68 del 6.2.1927, ma riteniamo ugualmente corresponsabili gli SM della Marina e dell'Aeronautica che nulla fecero per rimuovere ostacoli e incomprensioni, concordare azioni in comune, accordarsi per promuovere iniziative strategiche ed imporle al Capo di SMG.

IL RUOLO DELLA MARINA ITALIANA

Nella strategia globale italiana impostata da Mussolini subito dopo la conquista dell'Etiopia, una parte di grande rilievo veniva affidata alla Marina considerando l'importanza del Mediterraneo per la difesa dell'Italia, il suo grande sviluppo costiero, i suoi preminenti interessi coloniali, la necessità di mantenere i collegamenti con la Libia.

Risultava evidente che il ruolo della R.M. era straordinariamente importante in tale strategia generale, per responsabilità, servizi da espletare, compiti da assolvere. Questi motivi ed altri aspetti chiaramente politici, costituirono e giustificarono le notevoli assegnazioni finanziarie per lo sviluppo ed il potenziamento navale, fatte per adeguare la Marina ai nuovi compiti assegnati dal fascismo.

Venute meno le possibilità per instaurare con accordi politici un "modus vivendi" nel Mediterraneo con Francia e Inghilterra, soprattutto per l'intransigenza inglese, risultava chiaro che prima o poi si sarebbe giunti ad un diretto confronto di guerra e che per tale ipotesi era necessario prepararsi. Mussolini, che da tempo non aveva nascosto le sue preferenze per l'Esercito e la sua simpatia per l'Aeronautica dopo le vittoriose campagne in A.O.I. e in O.M.S., volle affidare alla Marina uno specifico ruolo d'intervento e d'azione nella speranza, poi dimostratasi infondata, che potesse presto trasformarsi in uno strumento di potenza del potere politico, alla stregua di quanto l'Inghilterra faceva con la sua flotta usata come deterrente psicologico per la soluzione di conflitti e controversie internazionali, strumento efficace e da sempre sicuro elemento di equilibrio e di forza della Corona.

La Marina italiana ebbe occasione una sola volta di prestarsi a tale gioco politico del fascismo con l'occupazione di Corfù dopo l'eccidio della missione Tellini, ma lo fece contro voglia al punto da irritare Mussolini rimasto non eccessivamente soddisfatto del comportamento della Marina. Si pensava che il cambiamento della situazione nazionale e internazionale dell'Italia, il suo nuovo ruolo imperiale e l'accresciuta responsabilità di fronte al mondo, avevano maturati intendimenti e propositi al vertice della Marina e se anche sussistevano obiettive difficoltà per fronteggiare con buone possibilità di risultati il decisivo confronto navale, scopo ultimo questo del potenziamento navale italiano con la componente da battaglia, si aveva pur sempre giustificato motivo di fiducia e sicurezza che la Marina avrebbe assolto i suoi compiti di salvaguardia delle rotte di rifornimento fra la Madrepatria e le colonie, a cui Mussolini aveva sempre dato grande importanza in caso di guerra contro l'Inghilterra, dicendo testualmente: "... trasporterò la lotta alla terra d'Africa e nella lotta terrestre ne avrò certamente ragione".

Il pensiero della Marina in merito alla battaglia navale da affrontare ineluttabilmente nel Mediterraneo contro Francia e Inghilterra, veniva riassunto nel 1938 dall'Ammiraglio Cavagnari in un progetto operativo approntato dallo SM e così esposto: "... nella grande battaglia, se avessi-

mo il sopravvento lo pagheremmo con grave sacrificio delle nostre forze, data la sproporzione quantitativa, mentre l'avversario avrebbe la possibilità di ripristinare la forza navale battuta e non rimarrebbe possibilità di sostituire le perdite". Ed in tal modo, nell'intento di risparmiare le navi della squadra da battaglia, si adottava una norma cautelativa basata sulla cosiddetta "Flotta in potenza" (Fleet in being).

Per realizzare in parte il ruolo affidatole, la Marina doveva assolvere a due importanti presupposti: impostare una preparazione professionale superiore a quella media della Marina inglese sia per i quadri che per gli specializzati imbarcati, realizzare la sorpresa totale in un ben precisato punto del Mediterraneo con tutte le garanzie precedentemente accennate ed in intima collaborazione con l'Aeronautica, per battere duramente parte delle forze navali avversarie.

I modi e le modalità per ottenere questi presupposti prevedevano:

- 1) attacco puramente navale, scegliendo accuratamente il luogo e l'ora dello scontro.
- 2) attacco aereo-navale contando sulla partecipazione della R.A. e considerando obiettivamente la mancanza di una aviazione per la Marina e di navi portaerei.
- 3) battaglia aeronavale con partecipazione dell'Aeronautica e impiego in massa dell'arma sottomarina dislocata sulle probabili rotte di avvicinamento delle forze nemiche.

Erano delle soluzioni tecnicamente possibili a condizione che esistessero effettivi intendimenti per attuarle, volontà e determinazione a realizzarle, massimo impegno morale spinto sino all'estremo sacrificio ed alieno da riserve men-

tali di ogni genere.

Le riserve manifestate dal vertice della RM dovevano essere invece di per sé stesse sufficiente motivo di riflessione e di convincimento da parte di Mussolini a rinunciare ad ogni ipotesi di guerra, ma il Duce rimase solo profondamente deluso e amareggiato dal pensiero espresso dalla Marina e commentò: "... che non comprendeva a che servisse l'aver costruito una grande Marina, se non era capace di misurarsi con le flotte anglo-francesi".

E con tali discordanze strategiche, mancanza di coesione ad alto livello ed errati convincimenti personali, l'Italia si avviò verso la guerra.

Non più tardi di qualche anno prima, l'ammiraglio Cavaignari parlando al Senato aveva detto: "... abbiamo costruito delle navi capaci di portare la loro formidabile potenza in qualsiasi punto del mare. È del tutto evidente che intendiamo adoperarle a fondo per il conseguimento dei nostri scopi. Con il peso della loro massa, le nostre corazzate ci possono assicurare il predominio di forza sulle zone di mare che più ci interessano. E proseguiva: "... contro le forze maggiori esse saranno in grado di combattere in condizioni di parità unitaria, affrontando quella grande battaglia navale cui l'animo di ogni marinaio anela anche per misurare in campo aperto la propria forza con quella dell'avversario". Ma alla vigilia della guerra questi precisi criteri dottrinari e propositi combattivi, erano ormai sfumati dalla trasposizione teorica alla realtà contingente e a Mussolini non rimaneva altra soluzione che prendere atto (con delusione) di tali proponimenti, constatando amaramente l'esistenza di un conformismo strategico in seno allo SM/RM in aperta antitesi con le vedute generali, politiche, strategiche e militari del Duce.

CAPITOLO PRIMO

Fonti consultate

Documentazione ufficiale:

U.S. / SMA

Atti SM/RA 1939/1940

Diari storici G.U.A.

A.C.S.

SM/RA - Gabinetto

Anno 1937 - B. 1. 5. 6. 12. 14. 15. 18. 20. 30. 30bis. 38. 39. 40. 48. 63. 64.

Anno 1938 - B. 1. 2. 3. 4. 6. 7. 8. 9. 10. 12. 24. 28. 29. 32. 33. 34. 42. 45. 50. 51. 52. 65. 69. 91. 92.

Anno 1939 - B. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 21. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 34. 35. 36. 39. 40. 42. 43. 48. 49. 51. 52. 53. 54.
55. 63. 64. 65. 66. 69. 84. 86. 98. 100. 101. 102. 103.

Anno 1940 - B. 1. 3. 5. 7.

US / SME

Comando Supremo/Diario storico

Atti SM/RE 1937 - 1938 - 1939 - 1940

Documenti G.S.A.

IT. 6. 7. 8. 96.

Bibliografia

- | | | |
|----------------------|--|--------------------------|
| G. Ciano | <i>Diario</i> | Ed. Cappelli - Bologna |
| U. von Hassel | <i>Diario segreto 1938/1944</i> | Ed. Rizzoli - Milano |
| V. Araldi | <i>Dalla non belligeranza all'intervento</i> | Ed. Cappelli - Bologna |
| G. D'Avanzo | <i>Ali e poltrone</i> | Ed. Ciarrapico - Roma |
| S. Spreafico | <i>Una industria, una città</i> | Ed. Il Mulino - Bologna |
| G. Bianchi | <i>25 luglio — crollo di un regime</i> | Ed. Mursia - Milano |
| G. Santoro | <i>L'Aeronautica italiana nella 2ª Guerra Mondiale</i> | Ed. Esse - Roma |
| L. Ceva | <i>La condotta italiana della guerra</i> | Ed. Feltrinelli - Milano |
| W. Churchill | <i>La 2ª Guerra Mondiale - Vol. I°</i> | Ed. Mondadori - Milano |
| E. Canevari | <i>La guerra italiana - Vol. I°</i> | Ed. Tosi - Roma |
| P. Gentizon | <i>Defense de l'Italie</i> | Losanna |
| Autori vari | <i>Economia armata</i> | Ed. Gualdoni - Milano |
| U. Spigo | <i>Premesse tecniche della sconfitta</i> | Ed. Faro - Roma |
| T. Sillani | <i>Le FF.AA. dell'Italia fascista</i> | Ed. E.R.A. - Roma |
| P. Badoglio | <i>L'Italia nella 2ª G.M.</i> | Ed. Mondadori - Milano |
| M. Roatta | <i>Otto milioni di baionette</i> | Ed. Mondadori - Milano |
| Autori vari | <i>Dimensione cielo (I Caccia)</i> | Ed. Bizzarri - Roma |
| Autori vari | <i>Dimensione cielo (I Bombardieri)</i> | Ed. Bizzarri - Roma |
| Autori vari | <i>Dimensione cielo (I ricognitori)</i> | Ed. Bizzarri - Roma |
| Autori vari | <i>Dimensione cielo (I trasporti)</i> | Ed. Bizzarri - Roma |
| Autori vari | <i>Dimensione cielo (Gli addestratori)</i> | Ed. Bizzarri - Roma |
| A. Borgiotti/C. Gori | <i>La guerra in A.S. - Vol. I°</i> | Ed. STEM - Modena |
| F. Pricolo | <i>La R.A. nella 2ª G.M. 1939/1941</i> | Ed. Longanesi - Milano |
| G. Douhet | <i>La guerra integrale</i> | Ed. Campitelli - Roma |
| G. Douhet | <i>Il dominio dell'aria</i> | Riv. Aeronautica - Roma |
| A. Mecozzi | <i>L'aviazione d'assalto</i> | Ed. Vie dell'aria - Roma |

CAPITOLO SECONDO

La situazione delle FF.AA. italiane

Spese militari 1935/1939 - La situazione generale R.E.
- La situazione generale della R.M. - La preparazione della Regia Marina - Supermarina - La DICAT (Organizzazione difensiva antiaerea italiana) - Lo stato di preparazione della R.A. (Il programma R) - L'Aviazione per la Regia Marina - L'Aviazione per il Regio Esercito - Il Servizio Aerei Speciali (SAS) - L'Aviazione civile - Le scuole della R.A. - La collaborazione con la R.U.N.A. - L'organizzazione preaeronautica.

La situazione delle FF.AA. italiane

Nel quadro generale della guerra che coinvolse l'Italia fra il 1940 e il 1945, riteniamo necessario far conoscere lo stato di preparazione in cui si trovavano le FF.AA., nella convinzione che la conoscenza di taluni aspetti dottrinari, strategici, tattici, tecnici, addestrativi possano fornire validi motivi di riflessione e valutazione nel più vasto contesto generale circa le possibilità d'impiego delle FF.AA. italiane in una guerra in cui certamente la nazione non poteva considerarsi preparata e valutare se sussistevano probanti motivi di cooperazione interforze.

Precisiamo subito che l'impreparazione dell'Italia non deve imputarsi secondo il nostro pensiero e come più volte asserito, a mancanza di volontà politica o di sufficienti finanziamenti per spese militari, soprattutto considerando le ambizioni di Mussolini e l'opera di potenziamento delle FF.AA., ed al riguardo riportiamo un prospetto sulle spese militari ordinarie degli anni precedenti la guerra e la relativa percentuale di assegnazione per ogni singola F.A.

SPESE MILITARI PERIODO 1935/1939

	ESERCITO	MARINA	AERONAUTICA	Totali
Esercizio 1935/36 (milioni di £)	2481 (53,5%)	1305 (28,2%)	849 (18,3%)	= 4635
Esercizio 1936/37 "	2313 (47%)	1610 (32,7%)	990 (20,3%)	= 4913
Esercizio 1937/38 "	2513 (45,5%)	1858 (32%)	1270 (22,5%)	= 5641
Esercizio 1938/39 "	2613 (44,3%)	2013 (34%)	1285 (21,7%)	= 5911
Esercizio 1939/40 "	3428 (40,8%)	2774 (33,2%)	2190 (26%)	= 8329
Milioni di lire:	13348 (45,3%)	9560 (32,4%)	6584 (22,3%)	= 29492 milioni

Nello stesso periodo il bilancio annuale dell'aeronautica francese corrispondeva mediamente al 22% delle spese militari di tutte le FF.A.A. che nel 1937 ammontava ad esempio a £ 3 miliardi e 500 milioni. Quello dell'Inghilterra, pari per la RAF al 17,4% delle spese militari, era per la sola aviazione di 1 miliardo 826 milioni.

Quello della R.A. italiana oscillò mediamente sul 22%. Dal computo delle spese militari ordinarie, sono state escluse le

spese per finanziamenti straordinari, che ebbero indistintamente fuori bilancio tutte le FF.AA.. L'Aeronautica ad es. ebbe come spese straordinarie per l'esecuzione del Programma R, un finanziamento di 1.200.000.000 di lire; la Marina una cifra ancor più consistente per l'ammodernamento delle 4 vecchie corazzate "Cesare" e per il nuovo programma "Incrociatori".

Fra tutte le FF.AA. italiane la Marina era certamente quella

che per modernità di unità in servizio, efficienza e preparazione, poteva considerarsi pronta ad una guerra.

L'Esercito, attraverso la cosiddetta riforma Pariani (dal nome del Sottosegretario alla Guerra che la volle e realizzò), si trasformò di colpo "sulla carta" in un esercito di grandi proporzioni, aumentando il numero delle divisioni mobilitabili da 30 a 80 col semplice espediente di ridurre da 3 a 2 i reggimenti di fanteria divisionale e a 3 gruppi di artiglieria i 4 preesistenti nel reggimento della Div. Ftr..

Rimasero ovviamente inalterati gli effettivi divisionali (circa 9500/10.000 uomini) ma l'organigramma che ne risultava, dava l'impressione numerica ed effettiva della grandiosità di un esercito a "livello imperiale" e della potenza militare dell'Italia.

Rimase sfortunatamente in servizio anche l'armamento pesante costituito in gran parte dalle vecchie artiglierie di preda bellica austriaca e cecoslovacca della 1ª guerra mondiale a traino animale, rimase in dotazione il vecchio, romantico fucile a ripetizione mod. 1891 (il più piccolo calibro del mondo della fanteria di linea NdA), venne assegnato il difettoso e complicato mitragliatore Breda mod. 30 cal. 6,5 mm, l'ottima mitragliatrice Breda mod. 37 cal. 8 mm, il mortaio per l'assalto da 45 e quello difensivo da 81, il deficiente cannone CC da 47/32 di modestissime caratteristiche balistiche e distruttive. La fanteria non ebbe il moschetto automatico Beretta mod. 38 da tempo in produzione per la PAI, in quanto non ritenuto "idoneo" per la linea come gittata, efficacia ed eccessivo consumo di munizioni; insignificanti le dotazioni di apparati di comunicazioni radio portatili. La fanteria italiana non ebbe neanche un'adatta uniforme per il combattimento e il grigioverde con le fasce gambiere ereditato dal 1915/18 rappresentò visibilmente la povertà del soldato italiano e l'unico indumento per ogni stagione, clima e latitudine.

Monotono e insufficiente persino il rancio militare, basato su alimenti invariati come qualità e privo di fantasia alimentare.

Carente l'addestramento individuale e di reparto, superate le dottrine tattiche e i tradizionali concetti d'impiego delle fanterie; colonne parallele all'attacco, avanzata a balzi, scavalco classico con i rincalzi insufficienti, scarsa efficacia del fuoco d'accompagnamento ravvicinato, mancato addestramento all'attacco aereo, impostazione psicologica dei tradizionali fronti contrapposti in contrasto con la manovra aggirante veloce e irruente, nessun collegamento e addestramento al supporto aereo in funzione tattica, impreparazione difensiva all'attacco dei carri armati, modesti i mezzi didattici addestrativi a livello elementare,

scarsa o nulla mobilità, modesta difesa AA., superati i metodi usati per impostazione e insufficienza tecnica, scarsamente efficienti e pericolose le bombe a mano progettualmente realizzate come deterrente psicologico e non come ordigni difensivi e offensivi, sconosciuto l'attacco individuale al carro armato e i concetti addestrativi per difendersi da attacchi di mezzi corazzati, scarsamente applicata la tecnica del camuffamento e i criteri mimetici sul campo di battaglia, nelle soste in retrovia, durante le marcie; insufficiente inoltre la difesa contraerea per inadeguata prevenzione e sottovalutazione del potenziale pericolo e conseguente carente disponibilità di armi automatiche da 20 mm.

La motorizzazione rimase a livelli irrisori e venne generalmente limitata agli essenziali servizi d'intendenza e logistici; modesta la consistenza degli automezzi divisionali riservati ai servizi di sussistenza, sanità, ai comandi, ai radio-collegamenti, ai materiali del Genio. Le unità motocorazzate consistevano in un paio di divisioni motorizzate (Trento, Trieste), un paio di corazzate (Ariete e Littorio), alcune celeri (miste di reparti motocorazzati, bersaglieri e cavalleria), altre divisioni erano del tipo autotrasportate o autotrasportabili, un sottile eufemismo di denominazione che non diceva nulla di concreto. Scarsa la diffusione dei mezzi corazzati adibiti per lo più a compiti complementari all'assalto delle fanterie con carri da 3 tonn. tipo L.35 armati con 2 mitragliatrici cal. 8 mm o lanciafiamme, inesistenti i mezzi blindati per l'esplorazione veloce. I nuovi mezzi corazzati progettati ad iniziare dal 1937, erano i carri M.11 tecnicamente superati e insufficienti a svolgere compiti di rottura già al momento della loro assegnazione alle unità corazzate, mentre i successivi modelli tipo M.13/14 ugualmente superati erano leggermente migliorati per modifiche apportate, anche se risultavano ancora carenti per inadeguata forza motrice e insufficiente potenza del pezzo da 47 mm con cui erano armati (avevano una velocità fuori strada di 14 km/h e di 30 km/h su strada - NdA), risultavano inoltre difettosi nel cambio di velocità.

Ma l'aspetto più preoccupante dell'Esercito italiano riguardava non tanto il materiale, l'armamento, l'equipaggiamento e l'addestramento, carenze queste cui era possibile fronteggiare ogni problema con massicci acquisti di armi e attrezzature tecniche all'estero o mediante cessioni di licenze costruttive dalla Germania come ebbe occasione di ottenere la FIAT coi Panzer III/V, sia intensificando l'addestramento con nuovi criteri e metodi didattici moderni, quanto concetti strategici vigenti nello Stato Maggiore Generale.

La preparazione teorica e culturale degli Ufficiali di SM italiani poteva considerarsi sotto il profilo professionale eccellente e indubbiamente a livello superiore rispetto alla media degli SM di altri eserciti, ma esplicata direttamente sul campo di battaglia, prendeva corpo e consistenza la concezione statica italiana della guerra di posizione, il concetto d'impiego prevalentemente montano della dottrina italiana basato invariabilmente sull'assunto del fante, del fucile, del mulo e del cannone e tutto rientrava nella normalità di una educazione militare formale e di regole tattiche di adattamento al terreno, alle circostanze, ai metodi, alla disponibilità di mezzi e dalla diffusa concezione che "il nemico è necessariamente di fronte alle nostre posizioni", che risaliva alla guerra 1915/18 ma che nel deserto africano aveva ben poco valore.

Si è spesso portato a giustificazione del grado di impreparazione delle FF.AA. italiane, il grave depauperamento subito dall'arsenale militare italiano per le guerre in Africa orientale e in O.M.S. (Operazione Missione Spagna), ma non ci possono essere giustificazioni di sorta per lo scadente materiale approntato successivamente e risultato progettualmente superato tecnicamente e bellicamente e che venne prodotto sino all'ultimo con pervicacia, per la mancanza di addestramento adeguato e metodi didattici usati di limitate possibilità e prive di originalità interpretative.

Circa il depauperamento militare italiano avvenuto fra il 1935/39 la maggior parte degli scrittori di argomenti militari e fra questi molti storici, si sono soffermati spesso e con dovizia di particolari, sulla quantità e valore dei materiali perduti, ceduti o venduti sottocosto ad esempio alla Spagna, ma riteniamo che nessuno o pochissimi si sono documentati sulla qualità del materiale distribuito o consumato, analizzando accuratamente l'eterogeneo campionario di equipaggiamenti militari forniti in O.M.S., risalenti in gran parte alla 1ª guerra mondiale per i cannoni (1604 bocche da fuoco ex preda bellica), cessioni queste che potevano tornare molto utili all'Italia ed alle sue FF.AA. poiché liberavano l'arsenale militare italiano da vecchi e inutili materiali, per consentire di rinnovare con nuovo ed efficiente materiale bellico quello ceduto, includendo nelle cessioni anche parte di quello progettato e prodotto negli anni 30, che possedeva in pectore gravi limitazioni tecniche e scarso valore bellico. Era certamente possibile reintegrare il materiale fornito all'estero sollecitamente con un nuovo ed efficiente equipaggiamento moderno, da costruire o acquistare mediante accordi diretti con l'alleata Germania, considerando altresì che sino a tutto il 1940 l'Italia esportò in Europa e oltremare materiale bellico destinato a Francia,

Grecia, Jugoslavia, Romania, America Latina. Una palese contraddizione che relegava in secondo piano le esigenze militari della nazione che si stava preparando alla guerra. Tutto ciò non si realizzò e le FF.AA. italiane ed in particolare l'Esercito, entrarono nel conflitto utilizzando materiale superato per concezioni progettuali e i vecchi cannoni austriaci logori e inefficienti balisticamente, in gran parte a traino animale, di difficile messa in batteria. Una gravissima disfunzione che limitò grandemente sotto l'aspetto pratico e di movimento l'impiego delle unità motorizzate e di fanteria, impossibilitate a fare nel contempo guerra meccanizzata e di posizione con efficacia interpretativa, come le vicende militari successive dimostreranno drammaticamente sui vari fronti di guerra: Africa settentrionale e orientale, Albania e fronte russo.

Disfunzioni che non troveranno da un punto di vista tecnico e dottrinario, sufficiente capacità di adeguamento nel confronto tecnologico nemico per tutta la durata della guerra, anche se lodevolmente venne fatto tutto il possibile per superare il grave handicap progettando e realizzando con grave ritardo in guerra eccellenti armamenti: cannoni, mezzi corazzati, apparati di comunicazioni, automezzi speciali desertici, armi automatiche individuali, giunte sfortunatamente troppo tardi per portare un valido contributo agli sforzi ammirevoli fatti dai soldati tutti, per sopperire a tante incolmabili deficienze, ma usati in compenso ed efficacemente dalla Wehrmacht fra il 1943/45 su tutti i fronti in misura impensabile con un gettito produttivo tale da lasciare perplessi molti esperti.

Alla vigilia del conflitto l'Esercito italiano aveva una potenzialità in uomini di 1.850.000 unità cui erano da aggiungere 150.000 CC.NN. che portavano a 2.000.000 gli effettivi mobilitati per la guerra. L'organizzazione e l'ordinamento del R.E. si articolava su 3 Comandi di Gruppo di Armate (Ovest, Est, Sud), 9 Comandi d'Armata e 24 di Corpo d'Armata, 73 Divisioni (52 di fanteria, 5 alpine, 3 corazzate, 3 celeri, 3 autotrasportabili, 2 motorizzate, 2 libiche, 3 della MVSN).

Il materiale d'artiglieria comprendeva circa 10.000 cannoni di ogni calibro, l'85% dei quali costituito da vecchie bocche da fuoco in gran parte preda bellica della 1ª guerra mondiale. L'artiglieria divisionale aveva in dotazione i cannoni da 75/27 mod. 1911 e mod. 1912 Krupp, l'obice da 100/17 mod. 1906 e da 100/22 ex austriaco e il 75/13 Skoda, che costituivano il grosso del materiale d'artiglieria con circa 6.000 bocche da fuoco. I pezzi più pesanti comprendevano i cannoni da 105/28, 105/32, 149/35, 152/45, e l'obice da 152/13 presenti con circa 2.500 bocche da fuoco e alcune

centinaia di pezzi di calibro superiore (210/8, 260/9, 305/10, 305/17) di superatissime caratteristiche tecniche e balistiche e scarsamente impiegabili in battaglia.

La gittata massima arrivava per i pezzi più efficienti a 13,5 km (la minima era di 6.000 m), modesta la celerità di tiro non superiore agli 8 colpi al minuto e la velocità iniziale oscillante sui 400/500 m./sec..

Con migliori caratteristiche si presentavano invece i modelli progettati ad iniziare dal 1929 ed entrati gradualmente in servizio fra il 1934/1942 comprendenti: obici per artiglieria individuale da 75/18 mod. 34/35; i cannoni da 75/32 mod. 37 e da 149/19 mod. 41, 149/40 mod. 35 e 210/22 mod. 35. Di queste bocche da fuoco furono prodotte fra il 1939/1944 circa 4.000 esemplari. Più vasta la gamma dei cannoni c.a. per gruppi campali e da posizione fra cui i mod. 34/34 M e mod. 40 da 75/46 costruito in circa 600 pezzi; il cannone da 90/53 mod. 39/41 prodotto in circa 2.400 esemplari.

Le gittate andavano da m. 9400 a 14.500, la celerità di tiro sino a 10 colpi/min. e la velocità iniziale dai 450 m/sec. agli 800 per le artiglierie divisionali e campali.

Migliori caratteristiche possedevano i cannoni contraerei con gittate fra i 10.000/14.000 m., celerità di tiro fra i 15/20 colpi al minuto e velocità iniziale fra i 750/830 m/sec. (75/46 - 90/50 - 90/53). La velocità di tiro iniziale del cannone Ansaldo mod. 39 da 90/53 era superiore al famoso 88/56 Krupp mod. 18/36, al pezzo inglese Armstrong da 94 mm. (3.7 pollici), al modello Schneider francese da 90/50, al Bofors svedese da 105/44 ed inferiore solo di poco al modello USA da 105/60.

Complessivamente l'industria italiana produsse circa 11.000 bocche da fuoco durante la guerra comprendendo in tale cifra i cannoni pesanti da 210/22 e il cannone controcarro mod. 35 da 47/32 nonché i pezzi per le esigenze navali della R.M..

Il confronto qualitativo col materiale nemico e particolarmente con quello inglese, poteva considerarsi rilevante nella parte iniziale del conflitto allorché le artiglierie divisionali e campali italiane erano costituite al 100% da antiquate bocche da fuoco la cui gittata era inferiore al modello standard inglese da 25 lbs (88/27) di circa 3500/4000 m. e con un peso del proietto superiore di 1/3 persino a quello italiano da 100/17.

Nel tiro di controbatteria l'artiglieria inglese era quindi superiore per gittata ed efficacia, per mobilità, movimento su strada e fuori strada, velocità di spostamento.

Poiché i mezzi corazzati italiani del tipo M (M. 11/39, M. 13/40, M. 15/42) avevano un pezzo d'artiglieria dapprima

da 37/40, successivamente da 47/32 ed una velocità di marcia fuori strada di 15 km/h, risultava fondamentale nei combattimenti fra mezzi corazzati: la gittata, il tipo di artiglieria d'appoggio e difensiva, le caratteristiche delle bocche da fuoco installate sui carri, la celerità di tiro, la precisione, la capacità di penetrazione e distruttiva dei proietti, la manovrabilità, la velocità di spostamento, la robustezza strutturale dello scafo e delle componenti meccaniche, le comunicazioni radiotelefoniche.

Una serie di elementi che l'Esercito italiano non possedeva o disponeva in misura decisamente inferiore all'avversario, motivo questo che consentiva ai carri ed alle artiglierie inglesi un margine notevole di sicurezza e la possibilità di colpire a maggiore distanza, di sparare più colpi, di ottenere più risultati.

Come pezzi controcarro l'esercito inglese ebbe inizialmente il modello da 2 lbs (40/50 mm) poi sostituito dal 6 lbs (57/50 mm) prodotto anche in USA ed infine dal 14 lbs (76/55) che fu il prezzo standard c.c. britannico. La gittata efficace variava da 4/5000 m., la velocità iniziale andava dagli 850/1200 m/sec.: un divario enorme rispetto ai 630 m/sec. del 47/32 italiano ed alla scarsa capacità di penetrazione e distruttiva della granata perforante di soli 2 kg. di peso.

I mezzi corazzati in carico al R.E. alla vigilia della guerra erano circa 1700 di cui solo 70 del tipo M. 11/39 da 11 tonn. ed il resto del modello L. 3/35 (3 tonn.) con 150 vecchi ed inservibili carri Fiat 3000. Non esistevano autoblindo, carri semoventi o protetti.

Durante il conflitto vennero costruiti altri 1500 carri armati del tipo M. 13/14/15 in gran parte e circa altrettanti semoventi L. 6/40 (cannone da 47/32) ed M. 40 (obice da 75/18), circa 600 autoblindo Ab. 41 assegnate quasi totalmente alle divisioni corazzate ed inoltre carri P. 40 (25 tonn.), semoventi M. 41 con pezzi da 75/34 e 90/53 in misura più modesta.

Vennero prodotte 9000 mitragliere da 20/65 e 37/54, 16.800 mortai da 45/81 mm., 110.000 mitragliatrici mod. 30/35/37, 2.400.000 fucili e moschetti, 450.000 moschetti automatici. La produzione di apparecchi radio militari fu di 25.000 esemplari. La disponibilità di automezzi all'inizio della guerra ammontava a 6500 autovetture e furgoni, 42.000 autocarri e trattori, 13.000 motocicli. Tra il 1939/1944 vennero costruiti 83.000 autoveicoli e 33.000 motocicli. Nello stesso periodo vennero prodotti 12.800 aeroplani e 30.000 motori avio con un incremento produttivo mensile nel 1943 del 105% rispetto al 1939 per i velivoli e del 125% per i motori avio.

ARSENALE MILITARE DELLE FF.AA. ITALIANE

	Esistenti (1940)	Prodotti o avuti in forniture (1940/1943)	Totale
Fucili/moschetti mod. 1891/1938	2.200.000	2.400.000	4.600.000
Moschetti automatici mod. 1938/42	1.200	450.000	451.200
Fucili mitragliatori mod. 1930	45.000	35.000	80.000
Mitragliatrici mod. 1935/37	15.000	75.000	90.000
Mortai mod. 45/81 mm	3.200	16.800	20.000
Mitragliera da 20 mod. 1935	420	7.400	7.820
Mitragliera da 20 mod. 1939	260	1.260	1.520
Cannoni c/c da 47/32	420	2.600	3.020
Cannoni c/a da 75/46	76	520	596
Cannoni c/a da 90/50 - 90/53	42	2.360	2.402
Cannoni di tipo antiquato	9.592	1.200	10.792
Cannoni di tipo moderno	277	6.000	6.277
Carri leggeri L.3/35 - L.6/40	1.500	120	1.620
Carri armati M.11 - M.13 - M.14 - M.15	70	1.881	2.832
Semoventi leggeri L.6/40 (47/32)	—	120	120
Semoventi medi M.41 (75/18) - M.41 (75/34)	—	450	450
Semoventi pesanti M.42 (105/23 - 90/53)	—	75	75
Carri armati pesanti P.40	—	41	41
Autoblindo Ab.40/41/43 - Lince AS.37	10	650	660
Apparati radio R.T.	6.500	25.000	31.500
Autoveicoli leggeri	6.500	13.000	19.500
Autocarri/trattori	42.000	70.000	112.000
Motocicli	13.000	33.000	46.000

LA SITUAZIONE GENERALE DELLA REGIA MARINA

Migliore la situazione generale della Regia Marina, che fra tutte le FF.AA. italiane poteva considerarsi la più preparata, la più moderna ed efficiente. Tale situazione era stata resa possibile dalla determinazione e coerenza con cui era stato portato avanti dallo SM il programma di rinnova-

mento e potenziamento navale, utilizzando gli ingenti finanziamenti concessi per realizzare tale ambizioso e vasto piano di sviluppo.

Probabilmente alla luce delle risultanze emerse dall'ultimo conflitto, fu un grave errore di valutazione procedere al riammodernamento delle vecchie corazzate tipo "Cavour" e rinunciare alla costruzione di navi portaerei, rifiuto questo imputabile ai responsabili al vertice di comando della

Regia Marina, rinuncia dovuta presumibilmente ad una errata valutazione, convincimenti personali, opinioni e forse ad una eccessiva fiducia nelle navi corazzate. Valgono alcuni esempi pratici a confermare queste tesi.

Nel dicembre 1925, in una riunione degli ammiragli presso lo SM/RM, Mussolini nel prospettare la possibilità di concedere finanziamenti per il piano di sviluppo e potenziamento della Marina italiana, chiese in che modo tali risorse potevano essere utilizzate se costruendo navi portaerei o rimodernando le vecchie corazzate da 24.000 tonn. come suggerito da taluni esponenti della Marina. La risposta che il Duce ricevette, chiara ed inequivocabile fu: no alle portaerei, sì al rimodernamento delle navi classe "Cavour"! E con tale precisa risposta venne dato inizio da quella data al totale rinnovamento della flotta.

Oltre alle 4 vecchie e rimodernate corazzate vennero successivamente impostate nel 1934 le 4 "Littorio" da 35.000 tonn. varate fra il 1937/39, il cui costo unitario di base oscillava sui 900 milioni, impostati 7 incrociatori da 10.000, 3 da 8.000, 4 da 7.000, 6 da 5.000 e poi ancora 54 CC.TT., 60 torpediniere, 105 sommergibili, oltre 200 navi ausiliarie di ogni tipo. Contemporaneamente al programma di sviluppo navale venne dato notevole impulso al rafforzamento dell'Aviazione per la Marina (Marinavia) che prevedeva una forza non inferiore a 400 aeroplani idrovolanti, fra quelli da ricognizione costiera e d'altura, quelli addetti alla difesa delle basi navali e la componente imbarcata sulle GG.NN. (corazzate e incrociatori).

Vennero sviluppati nuovi tipi di aerei da ricognizione marittima: Cant.501 e 506, il bimotore FIAT RS.14, il ricognitore imbarcato catapultabile Ro.43 e l'idrocaccia Ro.44. Il programma di potenziamento proseguì regolarmente sino alla vigilia della guerra.

Era una forza navale notevole, considerata ai primi posti nella graduatoria mondiale delle potenze navali, bene armata e addestrata, in gran parte di recente costruzione essendo stata approntata fra il 1933 ed il 1940.

Se ben guidata e orientata con chiari e fattibili intendimenti operativi, poteva e doveva dare sicuramente eccellenti risultati strategici e svolgere un ruolo importante e determinante nella politica militare e strategica dell'Italia nel Mediterraneo: fine ultimo questo per cui era stata creata, voluta, sviluppata e potenziata con grandi sacrifici economici da parte della nazione tutta.

Il periodo di più intenso lavoro nella fase di rinnovamento, si era manifestato all'inizio degli anni '30 ed era proseguito incessantemente per oltre un decennio.

Nel 1928 col Trattato Navale di Washington sottoscritto

dalle principali nazioni navali del mondo, vennero assegnate all'Italia 60.000 tonn. di nuove costruzioni per navi portaerei che la Marina italiana ritenne opportuno non utilizzare; nel Trattato di Londra del 1936 e nel protocollo aggiuntivo del 1938, l'Italia comunicò alle potenze firmatarie la messa in costruzione di 4 navi da battaglia da 35.000 tonn., 12 incrociatori leggeri tipo "Regolo" da 3.400 tonn., 6 CC.TT. tipo "Ascari" da 1.600 e 17 sommergibili. Nello stesso periodo venivano sostituite 180.000 tonn. di vecchie navi sostituite da 3 incrociatori pesanti da 10.000, 4 da 5.000, 32 CC.TT., 36 sommergibili, tutte navi che venivano varate fra il 1933 e il 1939.

Contrariamente a ciò che si è scritto e sfatando un abusato luogo comune, non fu affatto Mussolini o la parte politica come comunemente si vuol far credere, a contrastare la costruzione di navi portaerei (Mussolini non interferì mai in questioni tecniche con gli esponenti delle FF.AA. - NdA). Fu bensì la Marina per bocca dei suoi principali responsabili, a cominciare dal Capo di SM/RA Ammiraglio Domenico Cavagnari e dal Sottocapo Ammiraglio Sansonetti, a respingere decisamente la possibilità per la Marina italiana a possedere navi portaerei. La prima proposta venne respinta nel 1925 su specifica richiesta di Mussolini sull'opportunità di avere n.p.a. opportunità autorevolmente incoraggiata dal Grande Ammiraglio Thaon di Revel; la seconda nel 1928, nonostante Mussolini avesse approvato un progetto italiano per n.p.a. approntato nel frattempo. Il problema della mancanza di navi portaerei, che falsamente fonti di comodità storiche spesso fanno risalire all'ostilità di Mussolini, allineatosi però prima della guerra, alla tesi dello SM Regia Marina, è da attribuire interamente allo SM/RM che in più occasioni contestò e rifiutò tale tipo di nave; per due volte fra il 1935/36, l'Ammiraglio Cavagnari negò pubblicamente con articoli apparsi su riviste navali, l'utilità della costruzione di n.p.a. al Comitato Progetti Navali, lo riaffermò ancora il 15 marzo 1938 parlando alla Camera, precisando l'inutilità per la Marina italiana di tale tipo di navi, tesi questa confermata ulteriormente nello stesso anno dagli Ammiragli Jachino e Sansonetti in articoli apparsi sull'Almanacco Navale Italiano e sul Brassey's Naval Annual inglese.

Il 15 marzo 1938 nella relazione tenuta alla Camera dei Deputati sullo stato di approntamento della Marina, l'Ammiraglio Cavagnari dichiarava testualmente: "... la Marina italiana persiste nella decisione di non costruire navi portaerei con ponte di volo. Il rapidissimo progresso tecnico degli aerei, l'incremento sbalorditivo delle loro caratteristiche mentre hanno enormemente complicato e più compli-

cheranno il problema della nave con ponte di volo, ne diminuiscono di pari passo l'efficienza, intesa come apporto efficace ai compiti aeronavali che riguardano l'esplorazione e il bombardamento, nei teatri di operazione che più ci interessano, dotati come sono di appropriate reti di basi aeree". A tali particolari concetti che nel corso della guerra gli eventi si preoccuperanno di spazzare rapidamente, faceva eco nel 1939 l'amm. Sansonetti che confermava la tesi del Capo di SM/RM, dichiarando: "... la mediocre riuscita tecnica delle navi portaerei, costruite dagli altri in quell'epoca, può farci rallegrare di non aver impiegato così forte aliquota dei fondi disponibili in tale mezzo di molto incerto rendimento". Tutte frasi tratte da personali convincimenti che non spiegano e giustificano i motivi per cui successivamente, a guerra inoltrata e dopo i disastri di Taranto e Capo Matapan, la Marina italiana abbia affrettatamente ripudiate le teorie espresse così autorevolmente dai suoi massimi responsabili, per affannarsi ad allestire le navi portaerei "Aquila" e "Sparviero".

Scrisse al proposito l'Amm. Romeo Bernotti: "... preferendo la ricostruzione delle navi antiche alle costruzioni di navi p.a. l'Italia esclude un elemento essenziale per costituire gruppi di azione (Task Force)". Una mancanza di lungimiranza che risulterà fatale per tutto il corso del conflitto.

Ugualmente alla Marina debbono ascriversi le responsabilità circa il mancato approntamento del radar, denominato in Italia all'epoca Radio Detector Telemetro (RDT) e successivamente Radiolocalizzatore/Radiotelemetro abbreviato poi in Ra. Ro..

Gli studi sul RDT vennero iniziati sin dal 1934/35 dal RIEC (Regio Istituto per Elettrocomunicazioni) della Marina presso l'Accademia Navale di Livorno, su indicazioni degli esperimenti precedenti fatti da Guglielmo Marconi. Poiché l'impiego del RDT poteva considerarsi tipicamente di uso marinaro (si pensava all'epoca al solo avvistamento a distanza per il tiro navale notturno) il Consiglio Nazionale delle Ricerche il cui Presidente era il Maresciallo Pietro Badoglio, propose al Governo l'assegnazione degli studi ed esperimenti alla Regia Marina, ritenendoli di esclusivo interesse e pertinenza, che interpellata accettò l'incarico, assegnando sin dall'esercizio finanziario 1935/36 la somma di £ 20.000 (ventimila) per tali studi, cifra irrisoria questa che si manterrà inalterata sin quasi allo scoppio della guerra. Nello stesso anno finanziario l'Inghilterra stanziava per gli studi sul radar Lst. 100.000 (10 milioni), la Germania RM. 70.000 (1.700.000) e gli USA \$ 4.000.000 (oltre 80 milioni di lire).

Incaricato degli studi sul RDT fu il Prof. Ugo Tiberio, allievo di Marconi, che impostò le sue ricerche sugli esperimenti svolti in precedenza da Marconi basati sul sistema a variazione di frequenza (o battimento). La morte di Marconi avvenuta nel 1937 lasciò i suoi allievi nell'incertezza sulla strada da seguire e fu necessario arrivare sino al 1939 per convincersi che l'indirizzo dato da Marconi agli sviluppi del RDT aveva alcune limitazioni d'impiego insuperabili agli scopi che si prefiggeva il Prof. Tiberio. In realtà il sistema a variazione di frequenza aveva portata limitata rispetto al metodo ad impulsi e fu su questa nuova indicazione che si concentrarono gli studi e gli esperimenti successivamente condotti presso il RIEC, per convincersi che era quella la giusta strada da seguire. A tutto il 1939 il Prof. Tiberio aveva praticamente risolto il problema teorico pur lavorando da solo e con modestissimi mezzi finanziari assegnati dalla Marina, poichè costruì e sperimentò ben 4 tipi di radar: il primo a modulazione lineare di frequenza; un secondo del tipo a coincidenza realizzato in collaborazione con la SAFAR e due apparati RDT del tipo ad impulsi aventi rispettivamente lunghezza d'onda di m. 1,50 e di cm. 70 con portata d'esercizio che andava da km. 12 per l'avvistamento navale a km. 30 per l'avvistamento aereo, RDT che possedevano in pectore promettenti caratteristiche per futuri miglioramenti.

Un giovane e brillante Ufficiale del G.N. - il Comandante Oreste Tazzari - si incaricò di approntare le norme e le dottrine d'impiego navale per il RDT nella vasta gamma delle sue applicazioni e come poi in realtà si verificò esattamente nel corso della guerra. Nel 1939 esistevano dunque nel campo radio elettrico gli strumenti necessari e i concetti d'impiego a disposizione della Marina italiana, ma questi preziosi elementi vennero disattesi per incredulità, scetticismo tecnico, maggiore fiducia nei telemetri a coincidenza per il tiro navale diurno (quello notturno non era previsto dalla RM). Conseguentemente i RDT approntati dal RIEC vennero relegati in un magazzino a Livorno come cose inutili, anche dopo il rifiuto opposto dallo SM/RM ad una proposta del Col. A.N. Matteini Carlo, autorevolmente suffragata dal Prof. Vallauri Presidente e fondatore del RIEC, tendente a devolvere l'importo necessario alla costruzione di un incrociatore da 10 mila tonn, a favore degli studi e realizzazione in serie del RDT, di cui i due illuminati ufficiali avevano intuito le grandi, eccezionali possibilità che si offrivano alla Marina italiana per l'avvistamento, il tiro notturno e diurno in condizioni di nulla visibilità. La proposta venne ovviamente rifiutata e tale diniego gettò inconsapevolmente i nefasti prodromi dell'agguato notturno

di Capo Matapan.

Con la convinzione assoluta dell'invulnerabilità delle grandi navi all'offesa aerea, la Marina non favorì o sviluppò a fondo una seria politica di collaborazione con l'Aeronautica, ritenendo probabilmente di poterne fare a meno se non nella misura necessaria ad assolvere i compiti di esplorazione a lungo raggio, per la sorveglianza costiera e per l'osservazione al tiro, elementi questi tipici istituzionali e connotati con le incombenze d'impiego di Marina.

A tale politica di "apartheid" non fu estranea l'indifferenza, il disinteresse e la disinformazione del Capo di SMG che nei lunghi anni che rimase in carica, non facilitò né promosse tale collaborazione, favorendo implicitamente la nascita dell'isolamento autonomo fra le FF.AA. anche nei confronti dell'aviazione tattica per l'Esercito, rallentò e procrastinò il sorgere del concetto della disponibilità aerea strategica per la R.A. sia in funzione della guerra continentale che aeronavale e per la stretta collaborazione tattica con la Squadra Navale da battaglia, nella convinzione che ognuna delle diverse FF.AA. avrebbe saputo assolvere autonomamente i compiti assegnati senza ricorrere all'aiuto di altri, con una rigida e compartimentata suddivisione dei compiti istituzionali e che in definitiva fu una delle cause maggiori della disfunzione che si manifestò ad ogni livello nelle FF.AA. italiane.

La costituzione del robusto e potente nucleo di navi di linea impostato sulle 8 corazzate, doveva costituire, stante la mancanza di navi portaerei, sufficiente motivo di riflessione per la Marina e nel contempo doverosa occasione professionale d'interferenza di servizio per il Capo di SMG, per precisare i compiti e le modalità d'intervento della Squadra Navale da battaglia nell'ipotesi, non improbabile, di uno scontro navale di grande rilievo nel Mediterraneo e quindi inserire con l'autorità derivante dalle sue attribuzioni di comando, la presenza dell'Aeronautica in tale ipotesi, non solo per facilitare la partecipazione offensiva della Marina, ma per garantire la sua sicurezza nella navigazione, fornire il necessario supporto a distanza prima del contatto a fuoco, assicurare il cielo della battaglia da pericolose interferenze nemiche, sorvegliare a distanza le provenienze eventuali facilitando in ogni modo possibile l'esito dello scontro.

Pensare di risolvere da soli ogni incombenza operativa, contando esclusivamente sulle proprie capacità reattive e sulla convinzione della invulnerabilità, significava esporsi a gravissimi rischi e sgradevoli sorprese, come successivamente i fatti misero in cruda evidenza. Era in realtà, sia pure con talune varianti, la tecnica d'impiego usata accor-

tamente e costantemente in seguito con modesti risultati e notevole fortuna dalla Mediterranean Fleet, con le sue navi da battaglia protette da portaerei, non potendo ovviamente contare gli inglesi come gli italiani, di appropriate basi permanenti dislocate sul territorio peninsulare e insulare italiano; da qui la necessità della presenza in squadra delle navi portaerei, metodo questo che in misura maggiore si manifestò nel Pacifico fra l'U.S. Navy e la Marina Imperiale nipponica.

Se vi era stato dunque un grande sviluppo e potenziamento nella Marina italiana, questo si era svolto in forma disarmonica e incompleta, stante la mancanza in squadra di navi portaerei, dimostrando palesemente al momento della verità l'insufficienza d'impiego di certe scelte e la limitata possibilità di applicazione di talune dottrine di tradizionale concezione, possibilità che non portarono a probanti effetti, superate ed annullate in battaglia dalla potenza interpretativa dell'Arma Aerea, che venne stranamente sottovalutata pur arrecando nelle battaglie navali svoltesi nel Mediterraneo i danni più gravi indifferentemente alle FF.NN. italiane ed alla Mediterranean Fleet.

LA PREPARAZIONE DELLA REGIA MARINA

Come è stato accennato, la Regia Marina poteva considerarsi la F.A. più efficiente e preparata fra tutte le FF.AA. italiane alla vigilia del conflitto; lo dimostrano chiaramente i dati relativi alla sua preparazione:

<i>Navi da battaglia</i>	n. 4
<i>Incrociatori pesanti</i>	n. 8
<i>Incrociatori leggeri</i> (altri 3 di vecchio tipo rimodernati)	n. 14
<i>Cacciatorpediniere</i>	n. 59
<i>Torpediniere</i>	n. 67
<i>Sommergibili</i>	n. 115
<i>M.A.S.</i>	N. 66
<i>Unità da combattimento varie</i>	n. 3
<i>Unità ausiliarie</i>	n. 242
Unità in costruzione (al 10.6.1940)	
<i>Navi da battaglia</i>	n. 4

<i>Incrociatori leggeri</i>	n. 12
<i>Sommergibili</i>	n. 6
<i>M.A.S.</i>	n. 6
<i>Unità varie da combattimento</i>	n. 1
<i>Unità ausiliarie</i>	n. 116

Suddivisione delle FF.NN. (ordine di battaglia alla data del 10.6.1940)

— 1^a Squadra Navale (Amm. Sq. Inigo Campioni)
(5^a Div. N.B. - 9^a Div. N.B. (in addestramento) - 1^a Div. Incr. pesanti - 4^a e 8^a Div. Incr. leggeri - 7^a, 8^a, 9^a, 14^a, 15^a, 16^a Sqd. CC.TT. - 6 navi ausiliarie - 24 Ro.43 imbarcati su GG.NN.)

— 2^a Squadra Navale (Amm. Sq. Paladini)
(3^a Div. Incr. pesanti - 2^a e 7^a Div. Incr. leggeri - 10^a, 11^a, 12^a, 13^a Sqd. CC.TT. - 8 navi ausiliarie - 20 Ro.43 imbarcati)

— Squadra Sommergibili (Amm. Sq. Mario Falangola)
(Sqd. 11^a, 12^a, 13^a, 14^a, 15^a, 16^a, 17^a) - 1° Gruppo -La Spezia)
(Sqd. 21^a, 22^a) - 2° Gruppo - Napoli)
(Sqd. 31^a, 33^a, 34^a, 35^a, 37^a) - 3° Gruppo - Messina)
(Sqd. 40^a, 41^a, 42^a, 43^a, 44^a, 45^a, 46^a, 47^a, 48^a, 49^a) - 4° Gruppo - Taranto)
(Sqd. 71^a, 72^a) - 7° Gruppo - Cagliari)

— 1^a Flottiglia M.A.S.
(Sqd. 1^a, 5^a, 12^a, 13^a, 14^a)

— Settore Alto Tirreno (Amm. Sq. Aimone Savoia Aosta)
- La Spezia
(10^a, 16^a Sqd. torpediniere)

— Settore Basso Tirreno (Amm. Sq. Wladimiro Pini)
- Napoli
(3^a, 4^a Sqd. Torpediniere)

— Comando Navale Sardegna (Amm. Div. Sportiello) -La Maddalena
(2^a, 9^a Sqd. Torpediniere - 4^a Sqd. M.A.S.)

— Comando Navale Sicilia (Amm. Div. Barone) - Messina
(5^a Sqd. Torpediniere)

— 1^a Flottiglia Torpediniere
(13^a, 14^a Sqd.)

— 2^a Flottiglia Torpediniere
(1^a, 2^a Sqd.)

— Settore Navale AOI (Contram. Balsamo) - Massaua
(5^a Sqd. CC.TT. - 2^a, 81^a Sqd. Sommergibili - 21^a Sqd. M.A.S. - 2 Torpediniere - 7 navi ausiliarie)

— Settore Navale Estremo Oriente (C.F. Galletti) - Shanghai
(1 Posamine - 1 Cannoniera)

SITUAZIONE FF.NN. NEL MEDITERRANEO

	Italia	Inghilterra	Francia
Navi da battaglia	4	5	6
Navi portaerei	—	2	1
Incrociatori pesanti	8	2	7
Incrociatori leggeri	14	11	9
CC.TT./Torpediniere	128	40	34
Sommergibili	115	18	46
Totale Unità Navali	269	78	103

TONNELLAGGIO	500.589	343.014	394.295
--------------	---------	---------	---------

NAVIGLIO AUSILIARIO ITALIANO

Naviglio militare minore n. 307 unità per tonn.	189.011
Naviglio mercantile requisito n. 1732 unità per tonnellate	443.197
Navi mercantili utilizzate per esigenze militari n. 541 unità per tonn.	1.981.168

Consistenza:	tonn.	Immissioni nel 1940
nafta	1.666.674	tonn. 15.109
benzina	5.417	tonn. 3.397
lubrificanti	15.944	tonn. 9.356
carbone	269.915	tonn. 98.881

Consistenza siluri:	533 mm.	n. 1.689
	450 mm.	n. 640
TOTALE		n. 1.323

DIFESA D.A.T. DELLA REGIA MARINA

Artiglierie schierate per difesa costiera, antinave e contraerea

	A/N (Antinavi)	C/A (Contraerei)	Mitragliere
Tirreno	106	181	99
Sardegna	143	62	9
Sicilia	156	286	109
Ionio	40	94	40
Adriatico	110	222	117
Libia	53	61	33
Albania	28	50	16
Egeo	64	63	56
AOI	43	64	85
	743	1.083	564

TOTALE : n. 1.826

La difesa costiera comprendeva 74 batterie A/N, 11 treni armati, 5 pontoni armati, 244 batterie C/A, 293 fotoelettriche, 300 aerofoni, 24 ascoltatori d'allarme.

150 batterie erano armate con personale della MILMART (1.500 Ufficiali - 25.700 militi).

Sbarramenti di palloni antiarei

n. 6 sbarramenti per Km. 26.220 con 240 palloni ancorati.

Sbarramenti retali nei porti per Km. 95,800

Campi minati (torpedini ancorate) n. 28.613 da posare.

Stazioni semaforiche: n. 451

Centri RT/RG: n. 73

Personale in servizio al 10.6.1940

- Ufficiali	n. 8.878
- Equipaggi	n. 162.150

TOTALE n. 171.028

(di cui 65.000 unità imbarcate cui erano da aggiungere circa 30.000 salariati civili).

Aviazione per la Marina

21 Squadriglie + 6 Sezioni con 237 aerei Cant. 501/506 cui erano da aggiungere 44 Ro.43 imbarcati su GG.NN. e gli altri velivoli di riserva nei due reparti di volo di La Spezia e Taranto.

Il personale osservatore assegnato a Marinavia comprendeva 173 Ufficiali della categoria di Vascello (115) e dei Servizi (58) suddivisi come segue:

- Capitani di Vascello	n. 1
- Capitani di Fregata	n. 9
- Capitani di Corvetta	n. 4
- Tenenti di Vascello	n. 90
- S.Tenenti di Vascello	n. 51
- Guardiamarina	n. 17

L'Ispettorato Aviazione per la R.M. cambiò denominazione ai primi di giugno 1940 e venne chiamato Comando Superiore dell'Aviazione per la R. Marina posto al Comando del Gen. B.A. Francesco Marini.

Gli accordi di cooperazione fra Marina e Aeronautica regolamentati nel novembre 1938 dall'Amm. Cavagnari e dal Gen. Valle (SM/59 S) stabilivano collegamenti con linee telefoniche dirette fra gli SS.MM. delle due FF.AA. e comandi periferici R.A./R.M..

La procedura d'intervento stabiliva la trasmissione a Supermarina delle richieste di intervento aereo e l'eventuale inoltro da questa a Superaereo, mentre i Comandi in mare potevano inoltrare le richieste tramite i Comandi MM ed eccezionalmente in forma diretta quando il Comandante della F.A. destinataria era in volo e viceversa, trasmesso con apposito codice segreto operativo e la relativa tabella n. 8 (C.S.A.N.).

SIGLE NUMERICHE VELIVOLI IMBARCATI GG.NN.

R.N.	Ro.43
"LITTORIO"	911-912-913 (dal 1943 n. 2 Re.2000)
"VITTORIO VENETO"	921-922-923
"ZARA"	111-112
"GORIZIA"	121-122

"FIUME"	131-132
"DA BARBIANO"	411-412
"CADORNA"	421-422
"DI GIUSSANO"	431-432
"DIAZ"	441-442
"DUCA DEGLI ABRUZZI"	811-812-813-814
"GARIBALDI"	821-822-823-824
"POLA"	141-142
"TRENTO"	311-312-313
"BOLZANO"	321-322-323
"TRIESTE"	331-332-333
"EUGENIO DI SAVOIA"	711-712
"DUCA D'AOSTA"	721-722
"ATTENDOLO"	731-732
"MONTECUCCOLI"	741-742
"BANDE NERE"	211-212
"COLLEONI"	221-222

IL COMANDO SUPERIORE DELLA R.M. (SUPERMARINA)

L'organizzazione di comando della Regia Marina si suddivideva in Ufficio di SM con i dipendenti reparti: Informazioni (I), Operazioni/Addestramento (O.A.), Mobilitazione/Difesa/Servizi (M.D.S.); da 4 Ispettorati rispettivamente per l'Artiglieria/Munizionamento (IAM), Armi Subacquee (IAS), Servizio Genio Navale (ISGN) e Aviazione per la Marina (IAV) poi modificato in Comando Aviazione per la Marina.

Tutti i reparti erano al comando di Ammiragli ad eccezione dell'IAV retto da un Generale dell'A.A.r.n..

L'organo esecutivo di comando dello SM era denominato

Supermarina, si occupava essenzialmente della condotta delle operazioni ed era derivato specificamente per la guerra dal preesistente ufficio 1° (Operazioni e Piani di guerra) del Reparto O.A. affidato al Capo di SM/RM che esercitava le sue funzioni di comando sulla base delle direttive che gli venivano impartite dal Capo di SMG..

Supermarina assolveva ai seguenti compiti:

- 1) Impartire le direttive generali per la condotta della guerra marittima;
- 2) Emanare gli ordini generali di operazioni generali e speciali;
- 3) Diramare le informazioni sui movimenti delle FF.NN. e del naviglio nazionale;
- 4) Diramare le informazioni sui movimenti delle unità navali nemiche;
- 5) Designare il comandante delle FF.NN. in mare;
- 6) Coordinare in campo strategico l'azione in mare delle FF.NN.
- 7) Promuovere, secondo le norme stabilite, l'intervento di reparti aerei dell'Armata Aerea, dei Comandi Superiori FF.AA. dell'A.S.I., dell'Egeo - sia per propria iniziativa che in casi di emergenza -;
- 8) Richiedere, in base a specifici accordi, l'intervento di reparti aerei non dipendenti dall'Aeronautica Italiana.

L'organizzazione di Supermarina come risulta dalla sua costituzione e dalle attribuzioni assegnate, vedeva un eccessivo accentramento di incombenze in misura tale da limitare fortemente l'iniziativa del comandante superiore le FF.NN. in mare, come ebbero occasione di lamentarsi a più riprese i vari comandanti di squadra; non poteva disporre globalmente della situazione tattica esistente in mare stante la difficoltà di comunicazioni e i tempi tecnici necessari per l'aggiornamento delle situazioni tattiche ed in più occasioni i dubbi e le perplessità sulla reale situazione in mare, finirono per ingenerare motivi di eccessiva prudenza non sempre condivisi dai comandanti delle FF.NN.. Più ampia era invece la prerogativa di giudizio e comando e relativa iniziativa, degli ammiragli inglesi.

D.I.C.A.T. - L'organizzazione difensiva antiaerea italiana

Il problema di impostare, organizzare ed approntare una difesa antiaerea del territorio nazionale, cominciò a prendere seria consistenza fra il 1935/36 durante la campagna dell'Africa orientale, per fronteggiare adeguatamente l'incombente minaccia di un prevedibile conflitto con l'Inghilterra.

Un primo piano di sviluppo, potenziamento e relative attribuzioni di competenza venne predisposto in tal senso dal Gen. Baistrocchi - Sottosegretario alla Guerra - e comprendeva l'approntamento entro il 1938, di 200 batterie A.A. di cui già nel 1937 ben 130 risultavano già installate sul territorio metropolitano ed altre 70 erano in fase di allestimento anche in Libia. All'epoca risultavano già accantonate 6 Unfoc (Unfoc = fabbisogno di colpi giornalieri per unità di fuoco) come dotazione per le 200 batterie previste, Unfoc da portare a 10 come riserva ottimale e di dotazione. Era stata acquisita la commessa per 180 aerofoni tipo "Galileo" a grande sensibilità acustica in sostituzione degli antiquati modelli Pessac di costruzione francese, decisa la distribuzione di 3.000 mitragliatrici cal. 8 tipo Saint Etienne mod. 1914 con 18 milioni di cartucce, 120 riflettori da 120 mm., centrali di tiro, materiali tecnici.

La DICAT (Difesa Contro Attacchi Aerei Territoriali) cui era devoluta la difesa del territorio metropolitano, era affidata alla Milizia Artiglieria Contraerei (M.A.C.A.) articolata su legioni, gruppi di legioni, punti di avvistamento posti capillarmente su tutto il territorio nazionale e in Libia. La struttura difensiva era costituita da 15 maglie (settori), 120 Posti Raccolta Notizie (P.R.N.), 30 Centrali Raccolta Notizie (C.R.N.), 700 Posti di avvistamento (P.a.).

Per la difesa e tutela della popolazione civile, era stato costituito un apposito ente denominato U.N.P.A. (Unione Nazionale Protezione Antiaerea) facente capo al Ministero dell'Interno; era stata prevista la costruzione di ricoveri an-

tiaerei; l'installazione di apparati acustici di segnalazione d'allarme in 35 città importanti con graduale estensione dei dispositivi in tutte le altre località, la distribuzione di 10 milioni di maschere antigas, la costituzione di squadre di soccorso locali e regionali, il reclutamento di volontari da inserire nei comitati provinciali UNPA.

Nel progetto non si faceva menzione dell'istituzione di un ente centralizzato per la difesa antiaerea nazionale e pur costituendo la DICAT e la MACA i più importanti enti preposti a tale incombenza di servizio, veniva confermata la presenza di altri enti militari preposti alla difesa contraerei già esistenti con propria organizzazione, comandi, organici, servizi tecnici, articolazione operativa, dispositivi di allarme, centri di fuoco. In particolare l'Esercito con i suoi reggimenti di artiglieria contraerei e la Regia Marina con le basi e piazzeforti marittime difese da batterie antiaerei e costiere.

In tal modo veniva a crearsi un duplicato difensivo difforme come intendimenti, organizzazione, sistemi tecnici, diversità di materiale e metodi didattici che nel corso del conflitto comporterà disfunzioni, equivoci, ritardi, spese inutili.

La spesa prevista dal progetto Baistrocchi per la DICAT ammontava a 115 milioni di lire da suddividere per gli esercizi finanziari 1936/38.

Contemporaneamente al potenziamento difensivo veniva dato impulso al progetto di nuove armi per la DICAT e venivano avviate alla produzione la mitragliera Breda mod. 35 cal. 20/65, la mitragliera pesante Breda mod. 39 cal. 37/54, il cannone Ansaldo mod. 34/34M da 76/40 e 75/46 il cannone pesante Ansaldo mod. 39 da 90/53 con cui dovevano essere riarmate le Legioni MACA e i 5 Rgt. AA del R.E. numerati progressivamente da 1 a 5 rinforzati da tre Raggruppamenti autonomi AA: 4°, 9° e 29°.

Fra il 1938/40 vennero effettuate alcune grandi dimostrazioni nazionali di difesa antiaerea con oscuramento, tiro fittizio, intervento dell'aviazione, tiro contraereo.

Nel maggio 1940 la situazione era notevolmente migliorata per l'organizzazione DICAT e la MACA mentre non poteva dirsi altrettanto dell'Esercito che aveva dovuto inviare in Libia parte del suo materiale d'artiglieria e non disponeva nella madrepatria che di 15 batterie con pezzi moderni da 75/46 e di 23 batterie armate con vecchi cannoni da 75/27 CK (Comm. Krupp) adattati al tiro AA con apposito affusto.

La DICAT aveva attivato 32 località di 1° grado difese con artiglierie AA e armi automatiche, 265 località di 2° grado con sole armi automatiche anche se la quasi totalità delle armi schierate non poteva considerarsi di moderna concezione comprendendo 234 batterie per un totale di 936 bocche da fuoco di tipo superato, di cui solo 4 batterie potevano considerarsi moderne ed efficienti in quanto armate col cannone Krupp mod. 18/36 Flak da 88/56 fornito dalla Germania per prove e valutazioni; vi erano inoltre 76 Breda da 20/65 e 4200 mitragliatrici St. Etienne cal. 8 di modesta efficacia. Solo un terzo delle batterie era dotato di centrali di tiro peraltro di tipo non moderno, corredate da 140 tavoli di previsione tipo Gala, 84 stereotelemetri, 40 centrali moderne del tipo GBS. La MACA al comando del Luogotenente Generale Alberto Galamini, aveva un comando generale a Roma, 6 gruppi di Legioni per un totale di 22 suddivise sul territorio nazionale e in Libia, un servizio tecnico di artiglieria, una scuola centrale di tiro contraereo a Nettunia, un organico di 75.000 uomini che al 10 giugno avevano parzialmente raggiunto i centri di mobilitazione delle 12 Legioni in completamento mentre le altre 10 risultavano schierate sulla fascia tirrenica fra Ventimiglia e la Sicilia con 30 gruppi di batterie, 210 posti di avvistamento dislocati a Savona, Torino, Genova, Livorno, Roma, Napoli, Catanzaro, Messina, Palermo, Catania sedi di comando di altrettante Legioni MACA.

Alla MACA era da aggiungere la difesa contraerei della Regia Marina, all'epoca certamente la più organizzata ed efficiente, dislocata a difesa dei porti, delle basi navali, di zone di preminente importanza marittima, strategica, militare.

La D.C.A. della Marina si articolava su 239 batterie C.A./A.N. (Antinavi) con 1082 cannoni in gran parte di moderne concezioni tecniche e buone qualità balistiche, integrati per il tiro a bassa quota da circa 600 mitragliere Breda da 13,2 mm, da 20/65 e 37/54 e da alcune vecchie armi da 40/39 già installate a bordo di navi.

Il personale comprendeva marinai del CREM e militi della

MILMART (Milizia Artiglieria Marittima) facente parte organicamente della MSVN ma inserita a tutti gli effetti operativi, amministrativi, logistici nella Regia Marina, con 16.700 uomini appartenenti a 14 Legioni con 149 batterie al comando del Luogotenente Generale Manlio Ginocchietti.

Il R.E. come accennato, contava sui 5 Rgt. AA e sui tre Raggruppamenti autonomi, ed aveva complessivamente a disposizione 242 cannoni c.a.e 1.475 mitragliere da 20/65 in dotazione alle G.U. di fanteria e motocorazzate dislocate sul territorio nazionale, anche se tale tipo di difesa non presentava motivi particolari di efficacia a causa del decentramento delle G.U. su particolari settori difensivi ai confini.

Gli sbarramenti con palloni frenati allestiti dalla R.M. raggiungevano uno sviluppo lineare di 25 km. con un totale di 300 aerostati tipo AP.36; si era iniziata la consegna di nuove centrali di tiro GBS (S. Giorgio/Borletti/Salmoiraghi) in aggiunta alle altre tipo Malsi e Juhacz/Gamma ungheresi e Zeiss tedesche.

Complessivamente allo scoppio della guerra la DICAT poteva contare su circa 3.400 cannoni c.a. ed altrettante armi automatiche. Irrilevante era invece la presenza nella D.A.T. dell'Aeronautica che disponeva nel giugno 1940 di un centinaio di mitragliatrici Fiat mod. 35 cal. 8 mm. e di una cinquantina di mitragliere Breda 20/65 assegnate alla difesa degli aeroporti di Tripoli/Castelbenito e Bengasi/Berka.

Il contributo tecnico fornito però dalla R.A. alla DICAT era rappresentato dalla presenza della Squadriglia contraerei dislocata a Littoria (già sezione autonoma addestramento Tiro C.A.) che disponeva di 12 aerei fra SM.81, Ca.111, Ca.310, FN.305, Ro.37 assegnati al traino della manica a vento per MACA, RE e RM. Nel solo 1939 la squadriglia aveva svolto attività addestrativa tipo ATCA, totalizzando 639 ore di volo svolte sui diversi poligoni di tiro: Anzio, Nettuno, Viareggio, La Spezia.

Agli ammirevoli sforzi fatti in breve tempo per costituire una efficiente organizzazione difensiva territoriale col concorso di tutte le FF.AA., venne a mancare come accennato una direzione centralizzata per armonizzare intenti, coordinare metodologie, unificare armamenti, standardizzare materiali tecnici e procedure, selezionando segnali e avvistamenti, analizzando il tipo di allarme, fornendo tempestive indicazioni alla popolazione, alle batterie c.a., alla caccia d'intercettazione. Sarà necessario attendere sino al 1943, dopo la costituzione del Corpo Nazionale di Avvistamento e Segnalazione Aerea (CNASA) per avviare il necessario pro-

cesso di unificazione di tutte le organizzazioni difensive territoriali delle diverse FF. AA. Ma anche questa lodevole iniziativa, verrà sfortunatamente disattesa dall'evolversi degli avvenimenti politico-militari culminanti con l'armistizio del settembre.

Complessivamente su un totale di 8130 armi assegnate per la DICAT si contavano 6419 fra mitragliatrici e mitragliere e 1711 cannoni di 11 modelli diversi la cui gittata utile andava dai 4500 metri ai 12500.

Il contributo della R.A. al problema della difesa antiaerea del territorio nazionale con l'impiego di nuovi mezzi, venne offerto da un pregevole studio del Gen. D.A. Giuseppe Porta, consistente in uno sbarramento con ostruzioni libere ascendenti/discendenti mediante palloni e il lancio nei varchi dello sbarramento di nastri d'acciaio con cariche propulsive e susseguente discesa. Un sistema questo che venne praticamente adottato dalla difesa inglese durante la battaglia d'Inghilterra con il lancio di razzi collegati con funi d'acciaio. Gli esperimenti pratici del sistema «Porta» vennero condotti nel 1939 sul poligono di Nettuno con buoni risultati.

Circa l'oscuramento e la mimetizzazione degli aeroporti, venne trovato un metodo standard che doveva essere successivamente applicato e generalizzato dopo gli esperimenti condotti sull'aeroporto di Orvieto nel 1939.

La MILMART, che prima di essere assegnata alla Regia

Marina integrandosi nella sua organizzazione difensiva aveva funzioni e ordinamento autonomi, si articolava originariamente in 9 Legioni con 97 batterie così suddivise:

- 1^a Legione - Venezia
- 3^a Legione - La Maddalena
- 4^a Legione - Cagliari
- 5^a Legione - Taranto
- 6^a Legione - Messina
- 7^a Legione - Augusta
- 8^a Legione - Trapani
- 9^a Legione - Pantelleria
- 14^a Legione - Reggio Calabria

Altre 5 Legioni vennero costituite successivamente ed assegnate alla difesa di importanti località costiere. Un gruppo mobile autocarrato MILMART venne invece aprontato per l'Africa settentrionale ed efficacemente impiegato a lungo su quel fronte di guerra.

L'armamento contraerei, ad eccezione dei grossi calibri navali in postazioni permanenti, comprendeva le seguenti gatterie:

76/40	n.61
90/50	n. 4
100/47	n. 2
100/35	n. 9
102/45	n.21

SITUAZIONE DIFESA A.A. ITALIANE MACA - REGIA MARINA - REGIO ESERCITO - REGIO AERONAUTICA

1940	MACA	R E .	RM.	RA.	totale
Mitragliatrici St. Etienne 8 mm.	n. 4.286	—	—	—	= 4.286 -
Mitragliera Breda mod. 35-20/65	n. 204	1465	240	50	= 1.759 -
Mitragliera Breda mod. 39-37/54	n. —	—	310	—	= 310 -
Mitragliera Vickers mod. 16-40/39	n. —	—	64	—	= 64 -
Cannone da 75/27 mod. 912 SK.	n. 94	166	—	—	= 260 -
Cannone da 75/48 Skoda mod. 28	n. 28	—	—	—	= 28 -
Cannone Ansaldo da 76/40 mod. 34	n. 212	—	—	—	= 212 -
Cannone Ansaldo da 76/40 mod. 35	n. 268	—	—	—	= 268 -
Cannone Ansaldo da 75/46 mod. 34M	n. —	—	—	—	= —
Cannone Ansaldo da 75/46 mod. 34	n. —	76	—	—	= 76 -
Cannone Schneider da 75/51 mod. 31	n. —	84	—	—	= 84 -
Cannone da 77/28	n. 90	—	—	—	= 90 -
Cannone Krupp da 85/56 mod. 36	n. 36	18	—	—	= 54 -
Cannone Ansaldo da 90/50 Marina	n. —	—	32	—	= 34 -
Cannone Ansaldo da 102/45 Marina	n. —	—	84	—	= 84 -
Cannone Ansaldo da 76/40 Marina	n. —	—	309	—	= 309 -
Cannone Skoda mod. 29 da 100/47	n. —	—	14	—	= 14 -
TOTALE	n. 5.218	1.809	1.053	50	= 8.130

Lo stato di preparazione della R.A.

Il Programma "R" - Rinnovamento

Quando l'abbondante messe raccolta al termine della fulgida stagione dei primati acquisiti dall'Aeronautica italiana venne analizzata, lo SM/RA ebbe a disposizione utili indicazioni tecniche, preziose esperienze, sufficienti elementi di giudizio per decidere l'impostazione di nuovi modelli di aeroplani e di motori per dotare nell'immediato futuro la 1ª linea dell'Armata Aerea, con un vasto programma di costruzioni denominato «R» (Rinnovamento).

Le decisioni scaturite dalla scelta del nuovo materiale di volo, vennero però influenzate da taluni presupposti e imposte con specifiche direttive cui non fu possibile derogare:

- 1) mantenimento prioritario della formula trimotore con ridotte alternative per taluni modelli quadrimotori - bimotori per il bombardamento;
- 2) mantenimento prioritario del motore a conformazione stellare con un margine più modesto d'utilizzazione per propulsori lineari per nuovi modelli di velivoli da caccia, ricognizione, osservazione aerea, addestramento/scuola.

Da questi presupposti di base nacquero progetti come il SIAI SM.84 (SM.79 bis) quale successore immediato del SM.79, il Cant. Z 1018 destinato a sostituire il BR.20, l'RS.14 per soppiantare il Cant. 501 e il P.108 quadrimotore come alternativa al fallito progetto P.32 per il bombardamento strategico.

Per la caccia furono progettati MC.200, Caproni/Fabrizi F.5, IMAM Ro.51, Re.2000, Aut. 18; Ca 331, CR.25 e Ro.57 bimotori; il ricognitore Ca.311/312, per gli addestratori Ca. 164, Cansa C. 5, Avia FL.3; il trasporto trimotore FIAT G.12, tutti di nuova concezione.

Per i motori avio non ci furono sostanzialmente delle novità ad eccezione della impostazione dei propulsori Piaggio

P.XII RC 35, P.XIX RC 35, Alfa 135 RC32 e FIAT A.76 a conformazione stellare oltre ai lineari FIAT AS.38/AS.8, IF.L.121, Re.103 ed altri rimasti allo stadio di progettazione iniziale.

Il Programma «R» approntato all'inizio del 1938, presupponeva l'immissione in linea di oltre 3.000 nuovi aeroplani suddivisi nella misura del 40% al bombardamento, 30% alla caccia, 10% alla ricognizione marittima, 10% all'osservazione aerea e il rimanente da suddividere fra assalto/combattimento, Aviazione da Presidio Coloniale, trasporto.

Il Programma «R» venne presentato dal Capo di SM/RA Gen. Giuseppe Valle alle massime autorità politiche e militari dello Stato per ottenere consensi ed appoggi e garantire per la serietà dei suoi intendimenti la necessaria copertura finanziaria.

Nella sua originaria stesura iniziale si articolava in tal modo:

Bombardamento terrestre

- 14 Stormi su SM.79
- 5 Stormi su BR.20
- 2 Stormi su Cant.1007
- 1 Stormo su SM.81
- 1 Stormo su SM.85 (B.a.T. - bimotori)
- 1 Gruppo su P.108 (quadrimotori)

23 Stormi + 1 Gruppo per 94 Squadriglie con 984 velivoli

Bombardamento marittimo

- 2 Stormi su Cant. 506
- 1 Gruppo su Cant. 506

10 Squadriglie per 90 velivoli

TOTALE Aerei bombardamento: n. 1074 (26 Stormi BT/BM)

Caccia terrestre

- 3 Stormi + 1 Squadriglia su CR.32
- 4 Stormi + 3 Gruppi su CR.42
- 3 Stormi su MC.200
- 1 Stormo + 1 Gruppo su G.50

11 Stormi + 4 Gruppi + 1 Squadriglia per 79 Squadriglie

Caccia marittima

- 1 Gruppo + 1 Squadriglia su Ro.43/Ro.44
- 4 Squadriglie per 49 velivoli.*
- Totale aerei caccia n. 960 (14 Stormi CT/CM)

Assalto

- 1 Stormo su Ba.65
- 6 Squadriglie per 75 velivoli*

Combattimento

- 1 Stormo su Ba.88
- 6 Squadriglie per 57 velivoli*

Osservazione Aerea

- 17 Squadriglie su Ro.37 bis
 - 20 Squadriglie su Ca.311
 - 6 Squadriglie su Ca.312/313
- 43 Squadriglie per 310 velivoli*

Ricognizione Marittima

- 15 Squadriglie + 5 Sezioni su Cant.501
- 20 Reparti aerei imbarcati su Ro.43
- Reparti aerei imbarcati per GG.NN. su Ca.316

20 Squadriglie 1/2 per 273 aerei

Ricognizione Strategica Terrestre

- 4 Squadriglie su Ca.312/313 per 28 velivoli

Ricognizione Strategica Marittima

- 2 Squadriglie su RS.14 per 14 velivoli

Aviazione Presidio Coloniale

- 7 Squadriglie + 4 Sezioni su Ca.309 per 65 velivoli

Trasporto

- 1 Stormo su SM.82
- 4 Squadriglie per 36 velivoli*

Riepilogo

Bombardamento terrestre	n.	984	velivoli
Bombardamento marittimo	n.	90	
Caccia terrestre	n.	911	
Caccia marittima	n.	49	
Assalto	n.	75	
Combattimento	n.	57	
Osservazione aerea	n.	310	
Ricognizione marittima	n.	273	
R.S.T.	n.	28	
R.S.M.	n.	14	
A.P.C.	n.	65	
Trasporto	n.	36	
totale aerei	n.	2.892	

Aeronautica dell'A.O.I.

Bombardamento terrestre

- 7 Squadriglie su SM.81
 - 4 Squadriglie su SM.79
- 11 Squadriglie per 102 aerei*

Caccia terrestre

- 3 Squadriglie su CR.32
 - 2 Squadriglie su CR.42
- 5 Squadriglie per 60 aerei*

Osservazione aerea

- 1 Squadriglia su Ro.37 Bis per 12 aerei

Riepilogo

Bombardamento terrestre	n.	102	velivoli
Caccia terrestre	n.	60	
Osservazione aerea	n.	12	
Totale aerei	n.	174	
Totale complessivo	n.	3066	aeroplani

Nel programma non erano stati compresi 105 trimotori Ca.133 destinati ad equipaggiare 12 squadriglie da bombardamento dell'Aeronautica A.O.I., in quanto tali aerei provenienti dal recupero non erano ovviamente compresi nelle previste ordinazioni di nuovo materiale.

Le previsioni di completamento del programma "R" erano

state presumibilmente stabilite nella seconda metà del 1940, considerando ovviamente nelle scadenze di consegna, il materiale di volo destinato all'esportazione, le sostituzioni e i reintegri che si sarebbero verificati nel corso dei due anni di attesa.

Le assegnazioni finanziarie del programma "R" ripartite in 4 tornate straordinarie di 400 milioni ciascuna da inserirsi in bilancio ai capitoli 32/33, avevano consentito nella primavera del 1939 di riequipaggiare o prevedere di armare reparti già costituiti o di prossima-futura costituzione così definiti:

Bombardamento terrestre

- 13 Stormi su SM.79
- 4 Stormi su SM.81 (3 con motori Alfa 126 + 1 I.F.K14)
- 2 Stormi su Cant. 1007 (1 con motore Asso XI + 1 con P.XI)
- 1 Stormo su Cant 1018
- 6 Stormi su BR.20
- 3 Stormi su Ca.135
- 1 Stormo su SM.85
- 1 Gruppo su P.108

Per un totale di 30 Stormi + 1 Gruppo. = 122 squadriglie + 10 = 132

Caccia terrestre

- 4 Stormi su CR.42
- 3 Stormi su CR.32
- 3 Stormi su MC.200
- 2 Stormi su Ba.88
- 1 Stormo su G.50
- 1 Stormo su Ba.65
- 1 Gruppo su CR.42
- 1 Squadriglia su CR.32

Per un totale di 14 Stormi + 1 Gruppo + 1 Squadriglia = 78 Squadriglie + 4 = 82

Bombardamento marittimo

- 2 Stormi su Cant.506
- 1 Gruppo su Cant.506

Per un totale di 10 Squadriglie

Caccia marittima

- 1 Gruppo su Ro.43/Ro.44
- 1 Squadriglia su Ro.44

Per un totale di 4 Squadriglie

R.S.T.

4 Squadriglie su Ca.311

R.S.M.

2 Squadriglie su RS.14

Osservazione Aerea

- 13 Squadriglie su Ro.37bis
- 15 Squadriglie su Ca.311

Per un totale di 28 Squadriglie

Ricognizione marittima

- 13 Squadriglie su Cant.501
- 2 Squadriglie su RS.14
- 5 Sezioni costiere su Cant.501

Per un totale di 16 Squadriglie 1/2

Idronavali

- Aerei Ro.43 per Incrociatori (5/10.000 tonn.) n. 69
- Aerei Ca. 310/I per GG.NN. n. 8

Fra le nuove costituzioni di reparti previste nel programma di sviluppo erano stati stabiliti: 2 gruppi da BT su SM.79, 1 gruppo CT su CR.32 e 1 gruppo su CR.42, da destinare all'Aeronautica dell'A.O.I.

Per il completamento organico dei nuovi reparti costituiti era stata prevista l'ordinazione di: 142 MC.200 e 500 CR.42, necessari i primi per trasformare 2 Stormi di CR.32 e i secondi per reintegrare i CR.42 destinati all'A.O.I. e le dotazioni di riserva di 3 Stormi CR.42 unitamente ai 301 velivoli di tale tipo già in commessa, anche per le esigenze delle Scuole di pilotaggio e di specialità e i reparti di volo delle G.U.A..

Restava insoluto il problema di trovare un nuovo tipo di idrocaccia in sostituzione del Ro.44 essendo andate deluse le speranze sul Ro.51/I. Si pensava ad una trasformazione in idro del CR.42 di cui era stata già avviata la trasformazione presso la CMASA. La disponibilità finanziaria per risolvere tale problema ammontava a £ 34 milioni.

Per il bombardamento terrestre 32 BR.20 ordinati dovevano sostituire uno stormo di SM.81/I.F.K.14 mentre 20 SM.86 da bombardamento a tuffo unitamente agli SM.85 esuberanti erano destinati ad armare un secondo Stormo di tuffatori, considerando: "... i lusinghieri risultati forniti dalle esperienze in corso presso il reparto autonomo sperimentale di volo di Ciampino Sud che hanno suggerito di portare a due gli Stormi armati per l'impiego suddetto" (Relazione Gen. Pinna al Capo di SM).

Dei trimotori S.79 in commessa 32 erano destinati all'A.O.I., pur avanzando serie riserve lo SM circa l'approvvigionamento con nuove commesse del velivolo SM.79, poichè: "... presenta serie e gravi difficoltà per l'impiego notturno, impiego a cui vengono di massima destinati tutti gli apparecchi che per effetto di nuove costruzioni risultano di caratteristiche sorpassate; tenendo inoltre presente che la cabina di puntamento dell'SM.79 non è più rispondente all'impiego dei nuovi traguardi per il tiro di caduta".

Per la R.S.T. si prevedeva la sostituzione dei 36 Ca.311/P.VII.35 ordinati con altrettanti dotati di motore P.XVI di migliori caratteristiche, passando successivamente i Ca.311 col motore P.VII ai reparti da O.A. e ai reparti volo G.U.A..

Per la Ricognizione marittima non si reputava utile procedere ad altre commesse del Cant.501 perchè sorpassato tecnicamente nè tanto meno ad altre ordinazioni dell'RS.14 poichè risultavano ancora sconosciuti i risultati sperimentali del nuovo bimotores da R.M..

Una nuova assegnazione di Ro.43 destinati all'imbarco era prevista non appena sarebbe stato trasformato il materiale di volo dell'88° Gruppo Autonomo C.M. con Ro.44 da sostituire presumibilmente con CR.42/I.

Per i velivoli da allenamento i fondi della 4ª assegnazione straordinaria prevedevano l'ordinazione di 50 Ro.41, 50 Ba.25, 14 Ca.311, 50 Ca.164, 50 FN.315 per addestramento caccia con una mitragliatrice fissa cal. 7,7 e munizionamento di caduta per 120 kg.

Con le nuove ordinazioni sarebbe stato possibile ottenere i seguenti risultati:

Caccia terrestre

14 Stormi + 2 Gruppi + 1 Squadriglia (5 Stormi MC.200-2 in più in sostituzione di altrettanti con CR. 32 e 2 Gruppi di CR. 32) (incremento di un Gruppo)

Bombardamento terrestre

30 Stormi (7 Stormi BR.20 uno in più in sostituzione di uno Stormo con SM.81/I.F.K./4 - 1 Stormo in più dotato di SM.86 al posto di uno Stormo con SM.81 - (Alfa 126)

Le previsioni dello SM/RA furono in realtà ben diverse dalle ottimistiche visioni programmate, poichè 6 Stormi da BT destinati ad essere equipaggiati con bimotori Cant.1018, Ca.135 e SM.85/86 non furono mai costituiti per grave insufficienza tecnica del materiale di volo stabilito (Ca.135 e SM85 vennero radiati dal servizio prematura-

mente) il Cant.1018 e l'SM.86 non vennero costruiti per una serie di motivazioni tecniche di vario genere.

Alla data del 10 giugno la situazione del materiale di volo era la seguente:

Bombardamento terrestre

23 Stormi + 1 Gruppo B.a.T. per un totale di 94 Squadriglie + 23 Squadriglie in A.O.I. = 117 Squadriglie (13 su SM.79 - 4 su SM.81 - 4 su BR.20 - 2 su Cant.1007 - 1 Gruppo su SM.85)

Assalto

1 Stormo per un totale di 6 Squadriglie su Ca.310/Ba.65

Combattimento

2 Gruppi per un totale di 6 Squadriglie su Ba.88

Caccia terrestre

6 Stormi + 8 Gruppi + 1 Squadriglia per un totale di 61 Squadriglie + 4 Squadriglie in A.O.I. = 65 Squadriglie (3 su CR.42 - 1 su MC.200 - 2 su G.50 - 4 Gruppi su CR.32 - 3 su CR.42 - 1 su MC.200 - 3 Sqd. su CR.32 - 2 Sqd. su CR.42)

Caccia marittima

1 Squadriglia su Ro.44

Osservazione aerea

37 Squadriglie + 1 Squadriglia in A.O.I. = 38 Squadriglie (33 su Ro.37/Ro.37bis - 5 su Ca.311)

Ricognizione marittima

19 Squadriglie + 4 Sezioni costiere per un totale di 21 Squadriglie + 3 Squadriglie Soccorso = 24 Squadriglie (17 Squadriglie + 4 Sez. su Cant. 501 - 5 Squadriglie su Cant.506)

A.P.C./Sahariana

2 Gruppi + 3 Squadriglie per un totale di 10 Squadriglie su Ca.309

Trasporti

3 Gruppi + 2 Squadriglie per un totale di 10 Squadriglie + 5 Squadriglie in A.O.I./A.S.I. = 15 Squadriglie (3 Sqd. su SM.73 - 4 Sqd. su SM.75 - 2 su SM.82 - 1 su SM.74 - 1 Sqd. su Ca.148 - 4 su aerei vari)

Rispetto a quanto stabilito dal Programma R vi erano le seguenti variazioni:

Bombardamento terrestre

7 Stormi in meno (28 Squadriglie = 168 velivoli)

Bombardamento marittimo

1 Gruppo in meno (2 Squadriglie = 12 velivoli)

Caccia terrestre

5 Stormi in meno (30 Squadriglie = 360 velivoli)

Caccia marittima

1 Gruppo in meno (24 velivoli)

Assalto

2 Squadriglie in meno (12 velivoli)

Combattimento

Invariato

Osservazione aerea

16 Squadriglie su Ro.37 in più

15 Squadriglie su Ca.311 in meno (105 velivoli)

6 Squadriglie su Ca. 312/313 in meno (42 velivoli)

Ricognizione marittima

2 Squadriglie su Cant.501 in più

1 Sezione costiera in meno (3 velivoli)

2 Squadriglie su Cant.506 in più (non previste)

2 Reparti aerei imbarcati GG.NN. (non costituiti)

R.S.T.

2 Squadriglie in meno (14 velivoli)

R.S.M.

2 Squadriglie su RS.14 (non costituite)

A.P.C.

1 Squadriglia in più

Trasporti

2 Squadriglie su SM.82 in meno (18 velivoli)

Fra i velivoli di nuova progettazione previsti per l'immissione in linea, non avevano trovato pratica attuazione con l'assegnazione ai reparti i quadrimotori P.108/B, i bimoto-

RS.14, Ca.312/313/316 per l'osservazione aerea e i reparti imbarcati GG.NN., i caccia CR.42/Idro e i Ca.310/Idro, mentre erano stati radiati dalla linea i Ba.65 prima e successivamente anche i Ba.88 lasciando scoperti di materiale di volo idoneo i due stormi d'assalto e combattimento di 1^a linea.

Complessivamente la mancata costituzione di 124 Squadriglie per un totale di 758 velivoli di 1^a linea con una riserva pari a 1/3 della forza, aveva privato l'Aeronautica italiana di circa un migliaio di nuovi velivoli.

Ma al di fuori di tale aspetto statistico e meramente potenziale, vi sono alcune importanti considerazioni da fare circa la qualità del nuovo materiale immesso in servizio in cui fa spicco per il bombardamento il solo Cant.1007 bis peraltro della classica formula trimotore; il MC.200 per la caccia, non dovendosi considerare inedito e qualitativo il FIAT G.50 realizzato nel 1937 e privo di valida tradizione di guerra pur avendo esordito in OMS, nè tanto meno originale era da considerarsi il CR.42, che poteva definirsi un modello migliorato del biplano CR.32; più prestante ed efficiente l'immissione del Cant.506 nella ricognizione marittima, priva di particolari qualità la serie di bimotori Caproni, deludente e tecnicamente inutile l'avvento del Ba.88 nella linea del combattimento, patetica ma necessaria l'abdicazione dall'assalto del Ba.65 ormai obsoleto e pericoloso.

Cos'altro rimaneva dunque a evidenziare l'aspetto più reale dell'atteso programma "R"? Riteniamo ben poco che non fosse il vecchio e ormai superato materiale di volo dell'A.O.I. e dell'O.M.S. da sempre in servizio in pace e in guerra.

Non era certo un rinnovamento della linea ciò che con tante speranze e gravosi sacrifici finanziari era stato fatto per adeguare a nuovi e più pesanti compiti l'aviazione italiana per affrontare nuovi perigliosi cimenti.

Uguali considerazioni è necessario fare nel campo dei motori avio, ugualmente deludente e privo di eclatanti novità se non quella avveduta e lungimirante dell'acquisizione del motore tedesco Mercedes Benz DB.601/A1 da 1075 HP che mise in grado l'Aeronautica italiana di ristabilire ad iniziare dal 1941 un più ragionevole equilibrio tecnologico con la caccia nemica.

Alcuni aspetti negativi di errate scelte d'indirizzo tecniche e operativo, si verificarono prima e durante la guerra 1940/43 e determinarono conseguentemente sperpero di disponibilità finanziarie e preziose materie prime, mancata disponibilità di motori e vuoti negli organici dell'Armata Aerea che non poté disporre del materiale di volo approntato o dovette disfarsene per impossibilità tecnica di impiego..

Si tratta di circa 700 aeroplani di 6 diversi modelli, 1.700 motori di varie potenze, kg. 3.200.000 di materiali costruttivi, un costo di £. 521.000.000 per le cellule e circa £. 600 milioni per motori, con commesse ordinate per oltre un miliardo di lire, 16 milioni di ore lavorative consumate complessivamente per la costruzione dei velivoli in questione, la cui permanenza nei reparti dell'Aeronautica italiana prima della radiazione, variava da alcune settimane a 6 mesi. I velivoli esaminati furono i seguenti:

- 1) Bimotore da bombardamento Piaggio P.32/P.32bis costruito in 32 esemplari.
Assegnato nel febbraio 1938 al 18° Stormo BT. Venne radiato nel mese di aprile ed avviato alla demolizione per insufficienza tecnica.
Dotato di motori I.F. Asso e P.XI. RC.40. la commessa venne a costare complessivamente £.23.950.000.
- 2) Bimotore da bombardamento Caproni Ca.135/Ca.135bis costruito in 70 esemplari per la R.A.. Assegnato nel gennaio 1938 all'11° Stormo BT venne radiato per insufficienze tecniche in ottobre. Disponeva di motori I.F. Asso, P.XI RC.40 e FIAT A.80 RC.41. Costo della fornitura £.52.600.000.
- 3) Bimotore da bombardamento a tuffo SIAI -SM.85 costruito in 36 esemplari consegnati nell'estate del 1939 al 96° Gruppo B. a T.. Venne radiato per insufficienza tecnica e operativa nel giugno 1940. Dotato di motori P.VII RC.35. Costo dell'ordinazione £ 15.120.000.
- 4) Bimotore da bombardamento Cant.Z 1011 costruito in 8 esemplari. Assegnati nel 1937 alle Scuole di specialità e radiato per insufficienza tecnica lo stesso anno. Costo della fornitura £ 4.800.000
- 5) Bimotore da combattimento Breda Ba.88 costruito in 148 esemplari. Assegnato sul finire del 1939 al 5° Stormo d'assalto. Venne radiato per insufficienza tecnica e operativa fra il giugno e l'agosto 1940. Dotato di motori P.XI RC.40. Costo della fornitura £ 112.420.000.
- 6) Trimotore SIAI-SM.84/SM.84bis costruito in oltre 300 esemplari dotati di motore P.XI RC.40bis, vennero gradualmente assegnati nella primavera del 1941 rispettivamente al 41° Gruppo Autonomo BT, al 36° Stormo BT/AS, al 7° Stormo BT, al 32° Stormo BT, al 43° Stormo BT. Venne radiato e gradualmente avviato alla demolizione nell'estate del 1942 per insufficienza tecnica e operativa, mentre il nuovo modello

Bis veniva passato all'8° Stormo BT che lo abbandonò poco tempo dopo. Solo il 43° Stormo BT rimarrà con il trimotore SIAI sino all'armistizio mentre oltre 130 esemplari seminuovi erano in attesa della demolizione. Costo della fornitura £ 312.320.000.

Ma oltre a questi emblematici aeroplani che costituirono gli aspetti più eclatanti di errate scelte d'indirizzo e di dichiarati fallimenti progettuali, altri aerei meritavano molto meno importanza produttiva, spese finanziarie e materie prime, in quanto inutili sotto diverse possibilità d'impiego anche le più elementari.

Come giustificare e annullare tale realtà, la dispersione di risorse preziose, le ordinazioni di aeroplani destinati alla demolizione già nel momento in cui lasciavano le officine di produzione?

Sono interrogativi che meritano certamente una risposta doverosa per l'opinione pubblica, una onesta e sincera esposizione dei fatti che non è più possibile tacere o pietosamente occultare.

Questo era dunque il retro della "facciata" apparentemente lucente, sgargiante e vistosa che presentava l'aviazione italiana, questi i prodotti di industrie che avevano conquistato decine di primati internazionali, questi i risultati di progetti che l'Aeronautica aveva il dovere di respingere e non di incoraggiare con cospicue commesse.

Il completamento del programma "R" sia pure ritardato da alcune lungaggini ed imprevisti, si presentava all'80% della sua preparazione alla vigilia della guerra ed in particolare risultava ancora deficitario per le Specialità caccia e assalto/combattimento che non avevano raggiunto gli obiettivi stabiliti circa il numero degli stormi da costituire e la qualità dei velivoli con cui equipaggiarli.

La situazione poteva considerarsi la seguente:

BOMBARDAMENTO

Tale Specialità i cui presupposti d'impiego prevedevano l'utilizzazione dei mezzi aerei per azioni offensive, distruttive, interdizione, logoramento, rappresentava nella politica strategica dell'Aeronautica italiana con il raggiungimento degli obiettivi nemici terrestri e navali, il punto fondamentale di forza, il braccio offensivo e temibile della R.A., il potenziale deterrente psicologico della politica internazionale instaurata dall'Italia.

In considerazione di tutti questi importanti elementi, il Bombardamento rispetto alle altre Specialità venne particolarmente potenziato, raggiungendo notevole consistenza poichè nel breve volgere di tempo di due anni venne porta-

to alla forza di 25 Stormi fra B.T. e B.M., numericamente contraddistinti come segue:

7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 16°, 18°, 30°, 31°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 39°, 41°, 43°, 46°, 47°. Di questi reparti 4 risultavano equipaggiati con bimotori FIAT BR.20, 2 da B.M. con trimotori Cant. 506, uno con Cant.1007 e il resto (14 Stormi) con SM.79 ad eccezione di 4 Stormi dotati ancora di SM.81. Si prevedevano altri due Stormi con Cant.1007 Bis, uno con BR.20/M e uno con tuffatori SM.85. Un gruppo inoltre doveva avere come materiale di volo il nuovo quadrimotore a largo raggio P.108/B.

Già in precedenza studi ed esperimenti erano stati rivolti al miglioramento del materiale di volo ed alle apparecchiature di lancio, al perfezionamento dei metodi tattici ed alle teorie di tiro, allo sviluppo del materiale esplosivo inteso al potenziamento degli effetti distruttivi per i tipi di bombe in uso alla R.A. italiana. Preziose esperienze vennero tratte dall'impiego di bombardieri nelle campagne di guerra in AOI e in OMS, ma forse prevalse inconsapevolmente la tendenza a sopravvalutare effetti e risultati, senza però entrare dettagliatamente nel merito specifico dell'impiego operativo in determinate e ben diverse circostanze. Ad iniziare dal 1937 gli sforzi dei tecnici e degli esperti si indirizzarono soprattutto nella diminuzione degli errori di puntamento, all'epoca ancora vistosi, e nel diminuire ugualmente il più possibile, l'eccessiva dispersione della rosa di tiro che presentava margini elevati tali da pregiudicare l'effetto dei risultati da ottenere e la necessità di ripetere la missione con gravi, ulteriori pericoli per il personale. Gli apparati di puntamento in uso nella R.A. erano ancora elementari come concezione progettuale e risultati ed i traguardi di puntamento si basavano su alcuni fondamentali elementi di valutazione: velocità dell'aereo, quota di lancio, ampiezza della traiettoria, consistenza atmosferica, tipo e peso degli ordigni da lanciare, angolo d'incidenza, fenomeni fisici, una serie di aspetti da valutare e calcolare che contribuivano in varia misura alla determinazione degli errori.

Si cercò ovviamente di conoscere che tipi di strumenti e che metodi venivano usati presso altre aviazioni ma le risultanze pervenute non dimostrarono segno alcuno di progresso rispetto agli elementi già conosciuti. In Germania era stata da poco tempo collaudata ed installata sperimentalmente la centralina elettrica Zeiss/Lofte; la RAF impiegava il traguardo Wimperis realizzato sugli stessi elementi del Biggio italiano, gli Stati Uniti avevano allo studio un traguardo giroscopico munito di stabilizzatore con visore ottico periscopico, da cui sarebbe poi stato realizzato il fa-

moso traguardo Norden tipo M.7 della Minneapolis Honeywell Regulator Co. abbinato alla centralina per lo sgancio delle bombe tipo B.2 della Mallory & Co., ma per quante ricerche fu possibile fare tramite l'addetto aeronautico a Washington, Col. Coppola, non si ottennero ulteriori informazioni in merito. Migliori i risultati presso la Luftwaffe, allorché il Gen. Liotta suggerì di inviare un ufficiale superiore presso la Scuola da bombardamento della Luftwaffe, approfittando dell'interscambio di personale fra le due aviazioni.

Tramite l'addetto aeronautico aggiunto, Col. Giuseppe Teucci, venne inviato in Germania il Magg. Issemann mentre dal canto suo la Luftwaffe designò il Ten. Col. Ing. Marquart, uno specialista in materia di bombardamento e ideatore fra l'altro del congegno di puntamento Zeiss. I centri della Luftwaffe aperti alla R.A. furono Travemünde e Rechlin e le notizie pervenute furono giudicate interessanti.

Quale reparto scuola per l'addestramento al tiro in caduta, lo SM/RA designò il 12° Stormo BT (Ten.Col. Attilio Biseo) dotato di SM.79, che sul campo sperimentale di Furbara effettuava numerose prove di tiro usando il traguardo mod. Jozza U.2 e bombe da 50, 100 e 250 kg. che vennero agganciate in modi diversi allo scopo di poter trarre utili elementi per il comportamento in volo durante la traiettoria: sospensione orizzontale o verticale attraverso l'ogiva. Il traguardo Jozza non risultò efficace a quote al di sotto degli 800 m. per l'eccessiva escursione della tacca di mira al punto minimo di controllo del reticolo, controllo che presentava un angolo di collimazione irrisorio in direzione del bersaglio e scarsa affidabilità per le difficoltà di appor- tare tempestivamente le necessarie correzioni di rotta dovute a mancanza di interfonico a bordo. Il calcolo correttivo col sistema a pendolamento al di sotto dei 350 km/h di velocità previsto per i lanci da alta quota, non consentiva un tipo di puntamento semplice a causa della costituzione stessa del traguardo ed i calcoli da effettuare non risultavano semplici e ottenibili nei tempi desiderati a causa di approssimazione e imprecisione; ugualmente complicata risultava la posizione del puntatore in apposita gondola arretrata e difficoltosi gli ordini fra pilota e puntatore per la conformazione strutturale del velivolo trimotore, con conseguenti errori di puntamento e sgancio simultaneo.

Al termine del primo ciclo sperimentale di tiro in quota, i suggerimenti che vennero indirizzati allo SM/RA riguardavano l'installazione di un traguardo con sistema di puntamento giroscopico tale da affrancare il puntatore nei calcoli da effettuare e disporre tempestivamente e automatica-

mente di tutti gli elementi necessari al tiro, un traguardo che garantiva la verticalità del piano di mira applicato all'orizzonte artificiale o dotato di girostato ad asse verticale migliorato rispetto al congegno di puntamento Lanciani da cui ricalcava alcuni aspetti, unitamente ad elementi del traguardo tipo Epicoco (sistema con esclusione del falso scopo e del puntamento col contasecondi di ritorno) nonché di altri particolari costruttivi da trarre dal tipo Siacchi.

Le relative risultanze vennero passate dallo SM alla DSSE di Guidonia che iniziò ad interessarsi del problema.

Circa i tipi di bombe usati, venivano posti in evidenza i diversi tempi di stabilizzazione esistenti da una bomba all'altra, soprattutto quelle da 100 kg. dimostratesi le più instabili in traiettoria per ampiezza di oscillazioni ed errori di precisione rispetto al bersaglio trapiantato, errori superiori ai 150 m. con sgancio da 1.000 m. di quota e superiori ai 300 m. da quota 3.000 m. con uno scarto del 7% sul numero degli ordigni lanciati andato perduto per irregolare traiettoria, difettoso funzionamento del sistema di sgancio e tardivo distacco.

Venne migliorato il sistema di avvicinamento al bersaglio affidando al pilota di destra il controllo della direzione e a quello di sinistra il mantenimento dell'assetto, della velocità e di quota (velocità anemometrica ottimale: 300 km/h), instaurato il metodo per spostamenti direzionali segnalati a mezzo telefono di bordo sperimentale dal puntatore al pilota ed altri utili accorgimenti pratici.

Dal complesso di tali miglioramenti e pur continuando ad usare il traguardo Jozza U.2 la situazione venne alquanto migliorata anche se non fu possibile ottenere risultati ottimali come sperato. Venne consigliata dopo studi presentati dalla DSSE, la sistemazione orizzontale del carico di bombe, risultata migliore rispetto a quella verticale poiché la traiettoria risultava più regolare come confermato anche da riprese cinematografiche, e del problema del tiro venne anche interessato l'Istituto per le applicazioni del calcolo del C.N.R. diretto dal Prof. Mauro Picone, che venne fra l'altro incaricato di approntare le necessarie tavole di tiro standard e che consigliò l'abbandono del metodo di calcolo in uso ritenuto a suo giudizio balisticamente inammissibile e superato, in quanto basato su concetti in uso nel 1919 e ricavati dal traguardo francese tipo Chretien, suggerendo in alternativa metodi più moderni non a concezione meccanica, la sistemazione orizzontale delle bombe con sgancio simultaneo programmato mediante sistema elettrico-idraulico di cui si disse disposto a collaborare per la rapida realizzazione. Una esercitazione sperimentale di

lancio effettuata dal 12° Stormo BT dimostrò che su 336 bombe sganciate 64 rimasero agganciate ed a tale proposito il Prof. Picone suggerì altresì di modificare il tipo di governale a fascia circolare stabilizzatrice con altro più rispondente con disegno a pinna e funzioni autostabilizzanti, consiglio che però rimase disatteso.

Contribuivano altresì a completare le informazioni sui problemi di tiro in quota, le relazioni del Gen. Felice Porro, del Ten. Gen. Gari Scelzo della Dir. Gen. Armi/Armagli Aerei ma all'inizio del conflitto non era stata ancora apportata alcuna sostanziale modifica ai sistemi in uso e tutto rimase all'incirca come nel periodo 1936/38. Ma alla parte tecnica del bombardamento sono ancora da aggiungere i risultati emersi nelle prove di bombardamento contro navi alla fonda e in navigazione, riportati in una relazione del Gen. Pietro Pinna, Sottocapo di SM/RA, e diretta al Gen. Valle per le opportune deduzioni.

Nella relazione venivano descritti i risultati ottenuti contro la nave bersaglio "Ferruccio" e consistenti in: lancio da m. 2.000/4.000 - bombe lanciate n. 100 da 15 kg. - bersaglio colpito da n. 10 bombe (10%). Bombe da 50 kg. lanciate n. 16 - bersaglio colpito da n. 2 bombe (12%). Bombe da 100 kg. lanciate n. 18 - bersaglio colpito da n. 0 bombe (0%).

Danni accertati: ponte perforato da bombe da 50 kg. tipo "Torpedine" - altri danni minori. La R.N. "Ferruccio" varata nel 1902, aveva una protezione orizzontale di 38 mm. all'incirca corrispondente alla metà degli incrociatori classe "Zara" da 10.000 Tsl.

Da tali risultanze si trasse la convinzione, poi dimostratasi completamente errata, che bombe di piccolo peso erano sufficienti per effetti di penetrazione e distruttive, ad affondare naviglio militare anche di rilevante peso e corazzatura e sino agli incrociatori da 10.000 tonn., giudizio questo condiviso senza riserve dal Gen. Pinna e dall'Amm. Ercole Capo della Commissione d'Armamento della R.M.. Prove di scoppio con una bomba da 500 kg. fatta esplodere in un fondale di 18 m. a 15 m. dalla "Ferruccio", provocarono la schiudatura di una lamiera con uno squarcio alla carena di circa 60 cm. ed altri danni minori sui ponti di coperta.

Le conclusioni della relazione Pinna stabilivano categoricamente:

- 1) la maggior parte del naviglio nemico può essere distrutto da bombe di piccolo calibro (da 15 a 50 kg.);
- 2) una bomba di grosso calibro che scoppi sui fondali di 15/20 metri ha effetti decisivi su qualunque nave a di-

stanza variabile da 0 a 15 metri a seconda del calibro della bomba esplosa. Una bomba da 100 kg. che scoppi a distanza minore avrà uguali effetti poichè l'onda esplosiva agisce sulla carena della nave che non è protetta. L'ampiezza del bersaglio utile viene sempre maggiorata fino ad essere raddoppiata per le bombe di calibro maggiore.

Le esperienze di La Spezia, provano "luminosamente" che, in genere, la bomba da 15 kg. è sufficiente contro il naviglio leggero e quella da 50 "certamente mortale" per il naviglio fino a 10.000 tonn. considerando il numero di bombe di piccolo calibro che può portare un apparecchio da bombardamento in confronto a quelle di medio e grosso calibro, si capirà tutta l'importanza dei dati acquisiti. La relazione, che avrà un peso determinante nell'impostazione dei criteri offensivi contro il naviglio da guerra, nelle ordinazioni in grandissima serie di bombe di piccolo peso (fino a 100 kg.) e nella eccessiva fiducia negli effetti di tali ordigni, era in netto contrasto con le esperienze cui era giunta nel frattempo l'aviazione imbarcata dell'U.S. Navy, che riteneva fossero necessarie per distruggere naviglio da guerra da 10.000 tonn., bombe da 100, 250, 500 kg., esperienze queste citate nella relazione del Gen. Pinna ma evidentemente non prese in considerazione. Concludeva la relazione Pinna: "... il sottoscritto aveva già divinato questi risultati quando si è fatto propugnatore presso l'E.V. dell'attacco aereo alle navi alla fonda nei porti con bombe armate di spoletta ritardatrice, in modo che lo scoppio avvenisse sul fondale e l'onda esplosiva agisse sulla parte non protetta della nave. In seguito a simile concezione sono state ordinate 5.000 spolette con ritardo fino a 3 minuti. Contemporaneamente venivano poste allo studio bombe mina con spolette a lungo ritardo (da qualche ora a qualche giorno) e prospettata la sicura possibilità di minare con tali bombe i porti di Alessandria, Haifa, Malta e Gibilterra per rendere impossibile nel Mediterraneo la permanenza della flotta inglese. L'Armata Aerea potrà neutralizzare tutta la potenza navale inglese nel Mediterraneo".

Indubbiamente questi concetti espressi da così autorevole personaggio, contribuirono sino a tutto il 1939 a creare taluni aspetti strategici d'impiego, a stabilire criteri d'uso del materiale, il tipo di ordigni da usare, le modalità d'azione dei reparti da bombardamento dell'Aeronautica italiana che ancora il Gen. Pinna così prevedeva:

1) L'Arma Aerea deve distruggere l'efficienza della flotta avversaria, o quanto meno menomarla grandemente, prima ancora che essa possa trovarsi a contatto con le nostre unità navali, allo scopo di rendere meno probabile uno scontro navale.

- 2) Attaccare la flotta nei porti conoscendo la profondità dei fondali, l'ammassamento dei bersagli, avendo la possibilità di scelta nel momento dell'attacco.
- 3) Rendere inabitabili i sicuri rifugi dei porti, senza i quali una Armata Navale non può nè operare nè vivere. L'Aeronautica, appena avrà le bombe a lungo ritardo, si troverà in condizione di poter far ciò.
- 4) La dichiarazione di guerra deve essere fatta con un bombardamento intensivo degli aeroscali e dei porti in cui si è rifugiata la flotta aerea e navale nemica.

Bombe da usare:

Alessandria da kg. 50/100/250/500 di cui gli ultimi tre tipi con spolette a breve e lungo ritardo.

Malta e Haifa bombe da 15/50/100 kg. (ritardate) *Aeroscali* spezzoni da kg. 2, bombe da 50/100 kg., bombe incendiarie da 2 kg.

Gibilterra minare il porto inviando apparecchi da sacrificare per l'insufficiente autonomia, facendoli scendere in territorio neutrale.

Usare necessariamente anche le squadriglie dell'Aviazione ausiliaria per l'Esercito e la Marina, mettendole a disposizione per il primo giorno e la prima notte di guerra, del comando l'Armata Aerea.

F.to Gen. S.A. Pietro Pinna
Sottocapo di SM/RA

Indubbiamente la relazione e le proposte che conteneva erano di straordinario interesse, poichè ricalcavano anzi tempo e con la priorità storica degli avvenimenti che si sarebbero succeduti, i criteri adottati dai giapponesi nell'attacco a Pearl Harbour anche se a conforto della mancata applicazione di tal piano, resta pur sempre il fatto che qualcosa era stata studiata e prevista.

Il maggiore potenziamento della Specialità impostato anche sul nuovo tipo di materiale di volo in costruzione: Cant.1018 bimotore medio in sostituzione del BR.20 ormai in fase di declino e P.108 quale primo nucleo della componente aerea strategica destinata a sopperire la mancanza di navi portaerei della Marina, era destinato a conferire al bombardamento un ruolo più impegnativo e multiforme in grado di soddisfare ogni esigenza operativa dell'Aeronautica italiana.

Riscuoteva ancora un certo credito il bombardamento marittimo, su cui erano armati gli Stormi 31° e 35° con

trimotori Cant.506/B, ma la tendenza era di sostituirli gradualmente con quadrimotori a largo raggio d'azione con base a terra e autonomia sufficiente per l'intero bacino del Mediterraneo con decollo dalle basi più eccentriche dello schieramento strategico italiano.

Studi ed esperimenti venivano condotti per il bombardamento a tuffo di cui era stato costituito un gruppo operativo: il 96° V.T. (Volo a Tuffo), gli altri plurimotori in servizio: SM.81, SM.79 e Cant.1007 erano ritenuti idonei a svolgere i compiti previsti anche se era stata decisa la graduale sostituzione del SM.81 ormai troppo lento e inadeguato al servizio di guerra.

Complessivamente lo stato del materiale di volo, i concetti tattici in uso, la preparazione degli equipaggi, le attrezzature in servizio, i tipi di bombe disponibili pur con le lacune e le disfunzioni segnalate, erano a giudizio dello SM/RA soddisfacenti per l'assolvimento dei compiti operativi assegnati alla Specialità a livello continentale e nel bacino del Mediterraneo, anche se si nutrivano ambizioni strategiche recondite, tali comunque da garantire alla R.A. un elevato coefficiente di successo.

AEROSILURANTI

L'Italia fu una delle prime nazioni al mondo ad intuire e sperimentare l'importanza del siluro lanciato da aeroplani contro navi in movimento o alla fonda.

Per l'esattezza storica fin dal 1912 un appassionato di problemi aeronautici il Sig. Pateras proponeva alla Marina la costruzione di un suo modello di idrovolante in grado di lanciare un siluro e nel 1914 il velivolo veniva realizzato e provato all'Arsenale di Venezia con la collaborazione del Cap. G.N. Alessandro Guidoni. Seguirono nel 1917 altri positivi esperimenti con aerei Ca.46/47 in grado di trasportare un siluro tipo A.100 ma con la fine del conflitto ogni ulteriore prova ebbe termine e l'idea, peraltro sempre viva, si trascinò stancamente negli anni del dopo guerra rimbalzando fra gli interessi modesti della Marina e quelli ancora tiepidi della neo costituita Aeronautica, non ancora ben compresa dell'importanza e delle possibilità che avrebbe ottenuto più tardi la Specialità con la totalità dei suoi eccezionali risultati in guerra conquistati col sacrificio di innumerevoli equipaggi di valorosi piloti e specialisti.

L'eccessivo ritardo con cui in Italia ripresero gli studi e gli esperimenti del lancio dall'aereo di siluri e il relativo approntamento di reparti aerosiluranti, fu dovuto ancora una volta a sterili polemiche con la Regia Marina, alla competenza spettante sotto il profilo istituzionale a chi dovesse

presiedere allo sviluppo e all'impiego del siluro aereo, considerato che il siluro, arma subacquea per eccellenza, era di stretta pertinenza d'impiego della Marina e che qualsiasi utilizzazione a qualsiasi titolo dell'arma, doveva avvenire con il beneplacito della Marina e naturalmente sotto il suo controllo e con l'assistenza tecnica del suo personale.

La disputa fra Marina e Aeronautica su chi attribuire l'impiego operativo dei reparti aerosiluranti, parzialmente sanata nel 1934 con la firma di una convenzione d'accordo fra i due rispettivi Stati Maggiori, venne dichiarata decaduta il 31.1.1935 con una lettera dello SM/RA n. 40.078 a firma del Gen. Giuseppe Valle cui replicava il 7 febbraio con lettera n. 1.743/S l'Amm. Domenico Cavagnari, del seguente tenore: "... prendo atto della comunicazione dell'E.V. che rende definitivo il decadimento della convenzione sui reparti aerosiluranti. Non si può condividere il principio che l'addestramento e l'impiego dei reparti aerosiluranti sia di esclusiva competenza degli Ufficiali della RA solo perchè detti reparti per la loro funzione offensiva sono assegnati all'Armata aerea in base a norme legislative ora in vigore. Di fronte a questa disposizione organica sta la ragione tecnica d'impiego, che è determinante in fatto di assegnazione delle forze".

"Si ritiene anzi che, essendo gli idrosiluranti mezzi che possono operare unicamente in correlazione con la marina e per scopi prettamente navali riferendosi alla battaglia navale, sia di pertinenza della marina l'impiegarli, e che perciò essi debbano far parte dell'Aviazione per la marina". "La variante alla convenzione sulla posizione e l'impiego degli Ufficiali osservatori, proposta dalla E.V., modificava sostanzialmente lo spirito della convenzione stessa in riguardo al punto di vista della marina".

"Comunque, allo stato attuale delle cose, la Regia Marina è pronta a fornire alla Regia Aeronautica a sua richiesta nei limiti delle proprie disponibilità, il personale tecnico, le armi e il materiale che potranno occorrere ai reparti idrosiluranti dell'Armata Aerea, con le consuete modalità amministrative e finanziarie che regolano la cessione temporanea di personale e definitiva di materiale fra due diverse amministrazioni dello Stato".

La lettera del Capo di SM della R. Marina, pur nello spirito di una residua resistenza al giusto diritto dell'Aeronautica ad usare con pienezza d'azione reparti aerosiluranti in organico all'Armata Aerea, prendeva atto del decadimento della precedente convenzione e pur con qualche riserva offriva alla R.A. nello spirito conciliante di un comune, reciproco interesse: personale, armi e mezzi per proseguire esperimenti e studi d'impiego dei reparti aerosiluranti, al

punto che alcuni mesi più tardi i risultati ottenuti in comune potevano considerarsi soddisfacenti, da suggerire allo SM/RA con lettera n. 5.204/S del 16.4.1935, firmata dall'Amm. Domenico Cavagnari, un adeguato schieramento dei reparti idrosiluranti su basi navali per una tempestiva collaborazione operativa con le FF.NN. considerando il delicato momento che stava attraversando l'Italia, dislocando due sezioni idrosiluranti (all'epoca inesistenti -N.d.A.) ad Elmas ed Augusta a disposizione d'impiego della R. Marina, nella convinzione che già esistessero reparti d'impiego siluranti nella R.A..

Furono necessari lunghi colloqui di precisazioni e di interpretazioni divergenti, di arbitrati ad alto livello prima di giungere al necessario compromesso con cui in Italia vengono risolti molti dei più importanti problemi: l'Aeronautica avrebbe usato siluri forniti dalla Marina, avrebbe delegato i suoi rappresentanti tecnici alle prove di lancio ed allo studio dei problemi connessi in collaborazione con tecnici forniti dalla Marina esperti in armi subacquee. Che si trattasse di un compromesso risultava evidente dal fatto che il siluro di proprietà della marina sarebbe stato lanciato da un aereo con equipaggio composto interamente da aviatori; la marina avrebbe studiato il comportamento dell'arma dal momento che impattava sulla superficie del mare sino al raggiungimento del supposto bersaglio, l'Aeronautica avrebbe invece seguito il comportamento in volo del siluro. L'incognita maggiore per le due commissioni di esperti, consisteva ovviamente nella reciproca mancanza di esperienza sul comportamento che avrebbe assunto il siluro durante la traiettoria aerea. Era comunque già qualcosa su cui iniziare una collaborazione in comune che poteva rivelarsi ed in effetti si rivelò molto proficua.

Venne regolamentato con appositi verbali il programma degli esperimenti, il contributo tecnico e finanziario che avrebbe fornito la R.M. e quello che sarebbe stato l'apporto della R.A. alla soluzione del problema. Tale accordo si verificò soprattutto all'inizio degli anni '30 e procedette stancamente sino al 1936 allorché a seguito dell'aggravarsi della situazione internazionale e dell'inasprimento dei rapporti fra l'Italia e l'Inghilterra, il programma in comune venne accelerato, potenziato nei mezzi tecnici e finanziari anche se in realtà dal 1936 al 1940 inoltrato, non fu possibile per una serie di nuove, imprevedibili lungaggini burocratiche, tecniche, ordinarie e pratiche costituire un solo reparto operativo di aerosiluranti, col risultato che l'Italia, giunta more solito prima alla convinzione teorica e d'impiego della nuova specialità, si presentava buona ultima fra le nazioni aeronauticamente importanti come costituzione

di regolari reparti operativi.

Vi era stato però a monte un ottimo lavoro sperimentale sia pure diluito nel tempo che aveva dato eccellenti risultati e dalla elaborazione di tale esperienza, un apposito ufficio costituito presso lo SM/RA, stava estraendo le necessarie condizioni preliminari per regolamentare, codificare, istruire e predisporre la costituzione di reparti A.S..

L'Ufficiale superiore che lo SM delegò allo studio di tali problemi fu il Col. Pil. Antonino Serra che venne coadiuvato efficacemente ed intelligentemente dal Magg. Pil. Antonino Trizzino distaccato dallo SM presso il Silurificio Whitehead di Fiume, per prove, esperimenti, dimostrazioni pratiche di lancio di siluri dall'aereo.

I principali problemi da risolvere riguardavano la velocità di lancio che non doveva superare i km/h 230 se venivano impiegati siluri mod. A.100 e A.130, velocità che limitava al solo S.55/X, il velivolo allora disponibile nei reparti d'impiego della R.A., nella errata convinzione che il trasportatore di siluri nel cielo dovesse essere necessariamente un aereo idrovolante. Ad iniziare dal 1936 venne messo a disposizione del gruppo di studio di Fiume anche un trimotore SM.81 distaccato sul campo di Gorizia e assegnato al Magg. Trizzino, col quale furono iniziate altre prove a velocità maggiore. Contemporaneamente il Silurificio Whitehead riceveva l'incarico dalla commissione mista Marina-Aviazione, di iniziare gli studi per un siluro aereo veloce non destinato però al velivolo tipo SM.81, considerato di transizione, ma ad un trimotore di imminente assegnazione del tipo SM.79 o Cant.1007, con caratteristiche di velocità superiori di 1/3 al SM.81 e comunque non inferiori ai 550 km/h per un coefficiente di superiore garanzia d'impiego. La direzione del silurificio oppose alcune difficoltà tecniche sulla velocità di lancio e sulla quota in contrasto con quanto specificamente richiesto dallo SM/RA e ci furono altre polemiche e ritardi portati come sempre per la soluzione, a conoscenza del Capo del Governo. La spuntò l'Aeronautica!

L'impiego dei siluri tipo A.100/130, progettati nel 1912 e realizzati nel 1914 per sommergibili, poteva avere una sua pratica utilizzazione in quanto destinati al consumo (ne esistevano in deposito 130 esemplari) poichè la vita media di un ordigno subacqueo veniva calcolata attorno ai 20 anni. Era quindi economico utilizzarli, recuperarli dopo i lanci e ricondizionarli all'impiego piuttosto che ordinarne dei nuovi (costo medio nel 1936 £ 210.000) e ciò spiega la presenza della Marina alle prove di lancio e la collaborazione tecnica per lo studio dei fenomeni dinamici e cinematici che comparivano a quote eccessive con forte angolo di

incidenza, i danneggiamenti che subivano gli ordigni, la compromissione del lancio, l'ostilità della direzione tecnica del silurificio di far lanciare siluri oltre i 100 metri di quota.

Ma l'Aeronautica aveva le sue esigenze ben diverse da quelle della Marina e tenne duro nei suoi propositi considerando delittuoso e antietico effettuare lanci a velocità inferiore ai 250 km/h per i gravi rischi che correavano gli equipaggi sottoposti all'intenso tiro A.A. delle navi ad aereo quasi fermo.

Nel 1936 agli S.55/X si affiancò quindi il SM.81 la cui velocità non doveva essere inferiore ai 320/360 km/h e nell'anno successivo la Whitehead presentava il progetto di massima per il siluro aereo voluto dalla R.A.: modello W.170/450, (diametro mm. 450), peso kg. 800, carica esplosiva kg. 170, quota di lancio m. 100, corsa subacquea m. 3.000, velocità km/h 75, velocità aereo 90 m./sec. (pari a km/h 320). Il progetto ritenuto interessante e promettente, non risolveva però completamente i desideri dello SM/RA a causa della bassa velocità di lancio, della quota, delle caratteristiche generali dell'arma. Fu necessario riprendere nuovamente gli studi per giungere a più auspicabili risultati ottimali migliorando ulteriormente il modello W.170.

Nello stesso periodo studi, esperimenti e impieghi pratici di aerosiluranti avvenivano un pò ovunque nel mondo: Inghilterra, Francia, Germania, Giappone e Stati Uniti, prove che vertevano quasi essenzialmente sull'impiego di aerosiluranti imbarcati e non eccezionalmente a terra come previsto dalla R.A. in mancanza di n.p.a. da parte della marina italiana. Si fece il possibile per conoscere lo stato di preparazione degli altri Paesi. Una comunicazione riservata del S.I.M. (Sezione Navale) faceva ascendere al 20% delle dotazioni di guerra di siluri della Royal Navy, la perdita annuale che si verificava in Inghilterra a causa di esercitazioni, a concreta dimostrazione dell'intenso uso di armi subacquee fatto dalla Marina britannica e dalla F.A.A. (aviazione imbarcata) rispetto alla modesta percentuale del 3% della R.M. italiana, inferiore di ben 6 volte al totale inglese.

Mentre proseguivano gli studi che dovevano portare alla realizzazione del siluro aereo Mod. W.180, il Magg. Trizzino si specializzava nei problemi di sgancio dal velivolo realizzando un dispositivo di lancio da installare sull'aereo silurante per calcolare angolo e rotta, stante la mancanza di congegni per il tiro affidato esclusivamente al pilota basato su elementi empirici ed elementari, pratici, ma essenzialmente umani. Il W.180 venne previsto con la dotazione di

un giroscopio correttore di sbandamento durante la traiettoria aerea e di impennaggio metallico progettato e realizzato dalla DSSE di Guidonia (tipo a 4 piani verticali stabilizzati), la lunghezza del W.180 era di 36 cm. superiore al Mod. A.130 (lunghezza mm. 5.530) ed aveva la testa sferica per meglio resistere all'impatto con la superficie del mare. La maggiore velocità del siluro (velocità minima di lancio km/h 500), l'angolo d'incidenza variava fra i 25°/45°, aveva grande stabilità in aria, la traiettoria aerea variava da m. 350 a 600, la corsa era regolata per 1.800 m., vi era la possibilità di installare un dispositivo di autodistruzione a fine corsa, era regolato per una profondità di m. 4. La DSSE stava studiando un nuovo tipo di impennaggio stabilizzante distaccabile all'impatto, recuperabile e galleggiante, dotato anche di alette orizzontali per evitare la rotazione del siluro per errato lancio (avvitamento nell'aria) per improvvisa variazione d'assetto.

Nel 1937 il primo SM.79 attrezzato per il lancio di siluri veniva assegnato a Gorizia per affiancarsi al SM.81 per prove pratiche di lancio.

Gli ufficiali della R.M. che collaborarono efficacemente per la parte di loro competenza alla soluzione di innumerevoli, piccoli e grandi problemi tecnici, furono i Cap. di Fregata Mario Mezzadra e Giuseppe Rizzani.

Le diverse concezioni d'impiego sul siluro aereo enunciato rispettivamente dalla Marina e dall'Aeronautica, ostacolarono e ritardarono la conclusione di esperimenti promettenti, di sollecite soluzioni, di metodi operativi, col risultato che la R.A., insistendo nella sua valida tesi del siluro aereo lanciabile ad elevata velocità e da quota superiore ai cento metri, in contrapposizione a quanto propugnava invece la marina sul siluro subacqueo adattabile alle esigenze aeree, alla bassa quota di lancio ed allo sgancio parallelo con modesta angolazione (come praticato ad es. dalla Royal Navy con i suoi "Swordfish") abbandonò quasi alla vigilia della guerra il suo interesse per il siluramento aereo. Fu necessario attendere alla fine del 1939, allorchè il cambio della carica di Capo di SM/RA fra il Gen. Valle e il subentrante Gen. Pricolo, riproponeva alla attenzione del nuovo responsabile in capo all'Aeronautica italiana, l'insoluto problema. Preso atto della situazione, il Gen. Pricolo ordinava alla Whitehead 100 esemplari del siluro W.180 modificato R.A. dando nel contempo disposizioni alla DGCA e alla DSSE di realizzare entro breve tempo le necessarie attrezzature per trasformare rapidamente il bombardiere SM.79 in velivolo silurante, chiedendo ed ottenendo nel contempo dalla Germania una aliquota di 50 siluri W.180 sulla commessa di 300 che saggiamente la Luftwaffe

aveva ordinato sin dal 1938 al silurificio Whitehead di Fiume e dando ancora altre disposizioni affinché venisse costituito con carattere d'urgenza un ente per l'addestramento degli equipaggi destinati alla Specialità aerosiluranti (1° Nucleo Addestramento A.S.) dislocato sul campo di Gorizia/Merna, affidato alla responsabilità di comando del Ten. Col. Pil. Carlo Unia. Tale decisione avvenne all'inizio dell'ottobre 1940, l'Italia era ormai in guerra da 4 mesi e la prima grande occasione, forse irripetibile nel corso del conflitto, si era verificata nel mese di luglio durante la battaglia aeronavale di Punta Stilo, allorché circa 500 bombardieri italiani attaccarono in più ondate e per diverse ore la Mediterranean Fleet dell'Ammiraglio Cunningham, spintasi temerariamente e incautamente nelle acque territoriali italiane. Forse, se all'epoca la R.A. avesse avuto a disposizione i temuti reparti di aerosiluranti che tanti gravi danni avrebbero inflitto nel corso della guerra alla Royal Navy, l'esito del conflitto avrebbe subito una svolta decisiva!

CACCIA

La Specialità aveva come presupposti d'impiego nelle teorie propugnate dalla R.A., "i mezzi aerei adatti specificamente al combattimento, per azioni offensive e difensive verso obiettivi aerei, partecipando con impeto, rapidità di esecuzione, percezione e decisione alla guerra aerea per imporre, sostenere e determinare l'esito della lotta nei cieli". Nel vasto programma di rinnovamento dello SM/RA, la Specialità da Caccia rivestiva dunque una importanza immediatamente successiva a quella riservata al bombardamento, anche se nel programma "R" rispetto al potenziamento del 400% assegnato al bombardamento, la caccia aveva visto un incremento solo dell'80% ed all'inizio della guerra si presentava con una consistenza di 9 stormi, 4 gruppi autonomi, 3 squadriglie indipendenti di cui una da C.M. dotata di Ro.44. Gli stormi 51°, 52°, 53° e 54° vennero costituiti solo nel 1939 aggiungendosi ai precedenti stormi 1°, 2°, 3°, 4° e 6°.

Il materiale di volo era impostato nella misura del 50% sul vecchio biplano CR.32, 4 stormi erano dotati di CR.42, 1 stormo ed un gruppo con MC.200, 2 stormi con FIAT G.50.

Si prevedeva l'assegnazione di MC.200 a due stormi col CR.32 entro breve termine. Le fabbriche consegnavano però a rilento il nuovo materiale ordinato: i caccia G.50 e MC.200, e solo il biplano CR.42 aveva un ritmo produttivo più elevato (30/40 esemplari mensili) tanto da costringe-

re lo SM/RA a nuove cospicue commesse e ad equipaggiare con tale velivolo anche gli stormi ancora dotati di CR.32 pur di potenziare sollecitamente con nuovo e più idoneo materiale di volo la Specialità.

Tale incongruenza di assegnazione, dovuta a necessità contingenti e industriali, ebbe come conseguenza nei mesi successivi, una maggiore durata di permanenza del CR.42 nei reparti caccia che si prolungò assurdamente sino al momento in cui fu possibile disporre in elevato numero di diverso e più efficiente materiale, cosa questa che si manifestò solo all'inizio del 1942.

Si nutriva da parte dello SM/RA una eccessiva fiducia e fondati assegnamenti di impiego sul nuovo materiale di volo in produzione, considerato perfettamente idoneo ad assolvere i compiti assegnati alla Specialità per l'intercettazione e la protezione del territorio nazionale e delle colonie, poichè questo aspetto operativo rientrava specificamente nei compiti affidati istituzionalmente alla caccia. Erano peraltro allo studio nuovi modelli di caccia e di motori e si sperava che la immissione in servizio dei nuovi velivoli si sarebbe verificata al più presto e comunque in tempo per portare i caccia italiani al livello tecnologico e d'armamento con i migliori caccia stranieri.

Ma la fiducia maggiore dello Stato Maggiore dell'Aeronautica era riposta nella preparazione del personale, nelle precedenti esperienze di guerra, nei risultati che da tali campagne erano emersi. Si riteneva a torto, come poi i risultati avrebbero fatalmente dimostrato, che erano sufficienti le sole qualità umane, la bravura professionale e le esperienze di guerra, per avere ragione di macchine nemiche più veloci, meglio armate ed equipaggiate anche se pilotate da uomini di modesta preparazione professionale. Accertiamo con sintetica analisi retrospettiva se tali presupposti potevano avere valida conferma nell'esame obiettivo del materiale di volo disponibile con cui era necessario affrontare e tentare di battere il potenziale avversario: Escludendo il CR.32 decisamente superato nel 1939, la spina dorsale della Caccia italiana era rappresentata poco prima della guerra, dal successore del famoso biplano FIAT -il CR.42 - che differiva dal suo predecessore solo per l'adozione del nuovo motore stellare A.74 da 840 HP, conservando all'incirca le stesse caratteristiche tecniche e strutturali del CR.32.

Il CR.42, questo enigmatico ma onestissimo aeroplano da caccia rimasto ininterrottamente in produzione dal 1938 al 1944, venne immesso nella R.A. quasi in forma semiclandestina, alla chetichella, apparentemente sotto la forma semiufficiale di un miglioramento tecnologico del CR.32, poi

ancora con la nuova denominazione ufficiale, i caccia di transizione, ed infine, pur escludendo la sua mancata partecipazione ufficiale al primo concorso per Caccia Intercettori, presentato come caccia provvisorio in attesa di essere sostituito al più presto dai nuovi caccia I a motore radiale che sarebbero usciti vincitori dai due concorsi indetti nel 1938/39.

In realtà di tutte queste definizioni ufficiali o ufficioso c'era ben poco, poichè il CR.42 rappresentava nascostamente con la sua presenza, il pensiero strettamente individuale e la convinzione radicata di alcuni uomini responsabili posti al vertice dello SM/RA, che ancora credevano fermamente nella formula biplana, nel velivolo da combattimento aereo acrobatico, nell'impiego dottrinario del caccia come le esperienze della Spagna avevano abbondantemente confermato nei fatti e nella sostanza: una specie di asso nella manica! Il CR.42, inteso come miglioramento tecnico del CR.32 e dotato di superiore velocità poteva e doveva dire ancora la sua valida parola ed affermarsi positivamente e ulteriormente, affidato alle mani dei piloti italiani rappresentanti della migliore scuola acrobatica del mondo.

Con tali criteri giustificanti mai codificati ufficialmente ma singolarmente emergenti nello studio dei documenti e delle relazioni dell'epoca, si volle imporre di autorità tale tipo di aereo al punto di farlo costruire assurdamente e pervicacemente nel più elevato numero di esemplari che mai l'industria italiana ebbe a produrre per tutta la durata del conflitto e che sfiorarono i 2.000 esemplari.

Lo SM/RA, o meglio alcuni suoi qualificati rappresentanti credevano ciecamente nelle qualità del nuovo biplano FIAT e pensavano che le sue eccellenti caratteristiche avrebbero finito per superare prevenzioni, perplessità e delusioni che si erano diffuse in numerosi piloti da caccia, certamente desiderosi di possedere aerei di più moderne concezioni per architettura strutturale, velocità, armamento, prestazioni in genere. Per il CR.42 si fece ciò che non si era mai fatto in precedenza con altri aeroplani: lo si ordinò immediatamente nel più elevato numero di esemplari: inizialmente con una commessa di 200 velivoli, seguita immediatamente da altre due rispettivamente per 100 + 200 aeroplani ed in tal modo alla fine del 1939 al momento dell'assunzione di comando del Gen. Pricolo a nuovo Capo di SM/RA, il biplano FIAT CR.42 risultava prodotto, ordinato e in commessa per un totale di circa 500 esemplari. L'impegno dell'Aeronautica per la produzione del CR.42 fu così spinto, che nel prezzo unitario del velivolo vennero incluse ovviamente anche le relative spese per l'ammortamento degli

impianti e di attrezzaggio, al punto che il Ministero dell'Aeronautica sarebbe divenuto automaticamente proprietario della linea produttiva alla consegna del 600° esemplare, con facoltà di poter disporre a suo piacimento ad ammortamento completato, di un "impianto produttivo ombra" che l'Aeritalia si sarebbe impegnata a costruire nell'ambito del programma di decentramento aeronautico, in una località a scelta dello SM nell'Italia meridionale, aspetto questo che però non si verificò per una certa opposizione di principio e di infondate resistenze da parte dell'azienda.

L'inconsueta e prolungata permanenza del CR.42 nei reparti di 1ª linea, fu resa possibile oltre che dai motivi suaccennati di rapidità di consegna da parte FIAT, dalle difficoltà produttive delle altre aziende aeronautiche e quindi dall'impossibilità di poter disporre entro breve tempo di idoneo materiale di volo per far fronte a particolari esigenze operative.

Con tali vantaggiosi aspetti contingenti, il CR.42 pur non presentando tecnicamente motivi sufficienti di particolare impiego bellico (possedeva modesta velocità e tangenza, scarso armamento, abitacolo aperto, carrello fisso, mediocre visibilità, insufficiente strumentazione) venne via via proposto e ordinato in altre centinaia di esemplari durante la guerra come: caccia intercettatore, assaltatore, caccia notturno, addestratore, caccia bombardiere, velivolo rimorchiatore, a dimostrazione non solo della sua versatilità ed adattamento "multirole", ma anche e soprattutto per il notevole numero di velivoli prodotti e messi a disposizione dello SM/RA di circa 1.600 unità.

Il nuovo materiale di volo uscito dai concorsi per Caccia I: MC.200 e FIAT G.50 su cui si faceva molto affidamento, non presentava peraltro particolari motivi di modernità concettuale, prestazioni e armamento, e le loro caratteristiche, ad eccezione del C.200 di migliore riuscita e costruttività tecnologica, rientravano nella norma e nelle caratteristiche del CR.42, sia pure con un lieve aumento di velocità per i due monoplani.

Eccellente era invece la preparazione professionale dei piloti della Caccia, che in funzione della dottrina vigente imperniata sul duello acrobatico avevano un bagaglio addestrativo basato essenzialmente su tale specifico impiego a livello individuale, in pattuglia, squadriglia, gruppo. Più carente la preparazione specifica al combattimento a causa dei superati e inadeguati metodi addestrativi: tiri di mitragliatrici al suolo, su bersagli fissi, su palloncini ancorati e liberi, i cui risultati lasciavano molto a desiderare anche quando vennero adottati strumenti di puntamento a rifles-

sione in sostituzione degli anacronistici mirini a cannocchiale tipo Chretien.

L'addestramento tattico pur impostato su criteri codificati dallo SM/RA, risentiva in modo paradossale dell'influenza e della personale esperienza di guerra di taluni comandanti, che adottavano a loro giudizio metodi e formazioni di volo che differivano da stormo a stormo, col risultato che non vi era un criterio unificato standard per la conduzione del combattimento e che i metodi usati variavano notevolmente da reparto a reparto.

Ma l'aspetto più sconcertante della Specialità riguardava la mancanza di una strategia collettiva del combattimento aereo, poichè invariabilmente dopo il primo attacco espletato in forma collettiva, la formazione aveva la tendenza a frazionarsi in scontri individuali in cui il più bravo o il più fortunato riusciva ad avere il sopravvento sull'avversario oppure a soccombere. Era il tipico retaggio delle esperienze della 1ª guerra mondiale e in O.M.S., a base di combattimenti isolati a sfondo acrobatico, frammischiati, disordinati a quote varianti e in zone diverse, in cui il pilota doveva cavarsela isolatamente contando solo sulle proprie capacità individuali e addestrative, sulla qualità della sua macchina e delle sue armi.

Mancava ancora all'epoca il concetto tattico del combattimento collettivo, coordinato via radio, basato sull'impiego delle sezioni (Fly o Schwarm della RAF e Luftwaffe), impostato sul passaggio veloce, sulla rapida ricostituzione in cabrata a quota superiore dell'unità d'attacco, attuata con sapiente regia e con l'ausilio della radio dal comandante in volo coadiuvato e assistito dalla guida caccia a terra con l'ausilio del radar. Una serie di nozioni assolutamente sconosciute agli italiani che sarebbero state attuate successivamente solo sul finire del conflitto, dopo aver pagato pesanti tributi per mancanza di lungimiranza, adeguate attrezzature e non conoscenza di nuovi criteri d'impiego.

Completamente trascurata nella Specialità era la caccia notturna, settore questo che non ebbe mai sufficiente interessamento e considerazione da parte dello SM e relativi organi addestrativi di specialità.

Il problema d'impiego notturno aveva trovato solo parzialmente credito presso i reparti da bombardamento e le uniche soluzioni proposte erano consistite nel trasformare "nominalmente" in caccia notturni, velivoli da impiego diurno e a far eseguire ai piloti alcuni decolli e atterraggi di notte. Ma tutto il complesso dei grossi problemi insiti nel volo notturno e nell'esplicare azioni offensive notturne era rimasto stranamente insoluto per i reparti da caccia.

Poco prima del conflitto erano stati fatti alcuni esperimenti

elementari di caccia notturna ma i risultati ottenuti erano stati molto modesti ed erano consistiti nell'accertare l'estrema difficoltà di rintracciare nel buio cielo un'altro aereo, possibilità questa relegata ad elementi estranei e fortuiti. Ciò nonostante vennero costituite alcune sezioni con CR.32, G.50 e CR.42 presso le principali città del nord Italia e delle isole che non ottennero però per anni alcun tangibile risultato pratico. I velivoli subirono alcune modifiche costruttive consistenti nel prolungare gli scarichi per evitare abbagliamenti e possibilità d'individuazione da parte di aerei avversari e in taluni utili accessori.

La mancanza di un adeguato aeroplano atto a svolgere missioni di caccia notturna non trovò alcuna soluzione idonea per tutto il corso del conflitto e fu necessario adattare a tale impiego altri tipi di aerei concepiti prevalentemente per impiego diurno: Ro.41, CR.42, CR.32, F.5, Re.2001 e MC.200, iniziando nel contempo a costituire reparti da C.N. solo nel 1941, dopo che si era reso necessario approntare sollecitamente ex novo, una organizzazione difensiva territoriale basata su posti di avvistamento DICAT, aeroporti, centrali di raccolta notizie, posti riflettori e segnalazioni luminose in codice, stazioni radio, zone da controllare e sorvolare ed altre interdette, criteri d'impiego dell'artiglieria contraerea a quote prestabilite e su zone specifiche. Queste erano dunque le condizioni della Specialità Caccia al momento in cui l'Italia entrava in guerra nel giugno 1940, condizioni su cui prevaleva una eccessiva dose di ottimismo in rapporto alla obiettiva situazione del materiale di volo, al confronto con la similare organizzazione nemica o potenzialmente avversaria. Vi regnava una diffusa superficialità che contrastava con la reale situazione in cui emergeva singolarmente e positivamente, lo straordinario entusiasmo e volontà dei piloti della Specialità.

ASSALTO/COMBATTIMENTO.

La situazione qualitativa e di efficienza di queste due abbinate specialità d'impiego, di cui giustamente e con orgoglio l'Aeronautica italiana deteneva da anni il primato dottrinario e d'impiego per merito soprattutto delle teorie ed esperienze tattiche del Gen. Amedeo Mecozzi, si presentava veramente disastrosa alla vigilia del conflitto.

Per anni, ad iniziare dal 1930 la Specialità Assalto si era formata ed aveva notevolmente progredito sotto l'assidua cura e comando del Gen. Mecozzi, specializzandosi sempre più nell'esplicazione delle dottrine tattiche, nella evoluzione qualitativa del materiale di volo e passando dal vecchio AC.3 dei tempi eroici del pionierismo d'assalto, a velivoli

progettati specificamente per l'assalto: AP.1, Ba.64/65, il quale ultimo aveva fornito nelle O.M.S. eccellenti risultati per le sue straordinarie caratteristiche belliche dotato com'era di 4 armi alari e spezzoni/bombe sino a 1.000 kg. aspetti positivi questi che contrastavano unitamente a mediocri risultati tecnici e di volo.

Fra il 1935/39 il Ba.65 dal difficile pilotaggio era però rapidamente invecchiato per mancanza soprattutto di un più potente propulsore dal rendimento più sicuro del discontinuo FIAT A.80 da 1.000 HP, che non forniva la necessaria affidabilità in continuità di servizio e le cui prestazioni potevano considerarsi precariamente ai limiti dell'equilibrio fra peso strutturale (kg.1.950) e carico bellico (kg.1.000) e conseguentemente con rilevante carico alare.

L'avvento del bimotore Breda Ba.88, preceduto dagli eccezionali exploits internazionali sulla velocità di categoria, fecero accentrare le speranze dello SM/RA sulla possibilità d'impiegare il velocissimo bimotore (500 km/h) quale velivolo per l'assalto e il combattimento e conseguentemente il 5° Stormo d'assalto lasciò i suoi Ba.65 al 50° Stormo neo costituito per l'assalto e si trasformò in stormo da combattimento ricevendo i nuovissimi Ba.88 in versione militare con 4 mitragliatrici ed un carico di bombe/spezzoni sino a 1.000 kg..

In tale versione il Ba.88 che nella configurazione da records non superava i 4.650 kg., raggiunse in assetto da battaglia i 6.750 kg. e dotato dei motori Piaggio P.XI RC.40 da 1.000 HP, caratterizzati ugualmente dal discontinuo rendimento e servizio, accusò immediatamente la differenza di peso e d'impiego, dovuto essenzialmente all'eccessivo carico di armi, munizioni, bombe/spezzoni, accessori installati a bordo del velivolo, trasformato anche in versione biposto. Il carico alare superava i 202 kg./mq..

In tali condizioni all'inizio della guerra si manifestava improvvisamente l'obsolescenza tecnica del Ba.65 e l'insufficienza operativa del Ba.88 che pur nuovissimo (continuò ad essere ancora prodotto nel 1940) non disponeva dei normali requisiti di sicurezza per svolgere anche modeste missioni belliche, i velivoli erano presenti entrambi nella R.A. con 302 esemplari di difficile, problematica utilizzazione. Per i Ba.65 la situazione esistente si era ulteriormente aggravata allorché il 50° Stormo d'assalto trasferito nel 1939 in Africa settentrionale, aveva subito in breve tempo una serie notevole d'incidenti meccanici, con morti e feriti per cadute improvvise, dovuti oltre che alle conosciute disfunzioni di servizio dei motori Fiat A.80, anche alle difficoltà ambientali incontrate, tipiche del clima africano, con l'aria rarefatta che impediva chimicamente la necessaria acquisi-

zione di potenza motrice sufficiente per i decolli e con conseguenti piantate per surriscaldamento, instabilità di sustentazione, irrilevante aumento della necessaria quota ascensionale. Il risultato di taluni inconvenienti fu la radiazione dei Ba.65 e l'accantonamento dei Breda sugli aeroporti Bengasini in attesa della demolizione decisa dallo SM/RA previo parere della DGCA. Nel maggio 1940, il 50° Stormo, unico reparto dell'Assalto della R.A. era rimasto praticamente senza velivoli operativi!

Su pressanti insistenze del Comando Aeronautica della Libia affinché venisse risolta rapidamente la drammatica situazione che si era creata alla vigilia della guerra, lo SM/RA non trovò soluzione migliore che trasformare il 50° in stormo da bombardamento leggero, assegnando al reparto bimotori Ca.310 unitamente all'ordine di inviare in Italia piloti e specialisti per fare il passaggio sul velivolo Caproni e trasferirli successivamente a Berka in Cirenaica sede del 50°.

Il bimotore Ca.310 "Libeccio", un mediocre velivolo a costruzione mista con equipaggio di 3 uomini, costruito nel cospicuo numero di 254 esemplari (oltre ad un centinaio esportati) non aveva trovato in precedenza alcun valido impiego nella R.A. al punto da domandarsi logicamente quali erano stati i motivi che avevano indotto l'Aeronautica italiana ad ordinarlo visto che come bombardiere leggero, ricognitore, velivolo scuola e collegamento era stato provato e subito dopo contestato.

Solo pochi esemplari erano stati accettati ob torto collo come aerei da collegamento presso i comandi di Squadra e di Z.A.T. e la maggior parte dei Ca.310 erano stati immagazzinati compresi 33 esemplari su 36 acquistati dall'Ungheria e da questa restituiti poco dopo l'acquisto perchè trovati inutili e ricomprati pro bono pacis dall'Aeronautica italiana per conservare i buoni rapporti con l'aviazione magiara. Poichè esisteva inutilizzata tale notevole disponibilità, non venne trovata soluzione migliore che assegnarli ad uno stormo di 1ª linea che aveva compiti operativi ben più difficili di ogni altro reparto d'impiego della R.A., schierato per di più su uno dei più aspri e agguerriti fronti di guerra dell'Italia.

Come assaltatore/bombardiere leggero presso il 50° Stormo, il Ca.310 riconfermò invariabilmente le sue negative qualità ancor prima di entrare in combattimento a causa delle deformazioni strutturali che subirono dopo pochi giorni di permanenza in Africa settentrionale ali e impennaggi, alettoni e piani lignei per processi di scollamenti, intasamenti di motori per mancanza di filtri antisabbia, inceppamenti delle armi in caccia per infiltrazioni di sabbia

causate dalle eliche in movimento, ragione per cui il velivolo sia pure consegnato in perfetto stato di efficienza tecnica e bellica, subiva al momento del decollo uno stato di autodisattivazione improvviso che bloccava invariabilmente motori, meccanismi in movimento, armi, rendendolo bellicamente inefficiente.

La soluzione d'emergenza adottata dopo frenetiche e concitate telefonate fra Tripoli e Roma, fu l'accantonamento dei Ca.310 e il ripristino immediato dei radiati Ba.65 necessari a dare al 50° una parvenza di efficienza bellica in attesa di nuove soluzioni.

Ancora più grave la situazione della Specialità da Combattimento, poichè lo scioglimento del 5° Stormo e la nascita dei Gruppi autonomi 7° e 19° entrambi dotati di Ba.88, schierati sui campi di Campiglia Marittima e Pontedera pronti a partecipare a missioni belliche contro la Francia, si estrinsecò solo in alcune difficili azioni sulla Corsica caratterizzate non tanto da difficoltà di guerra quanto da numerosi inconvenienti meccanici che danneggiarono notevolmente alcuni velivoli e dalla convinzione generale che il Ba.88 non poteva affatto considerarsi idoneo ad effettuare missioni di guerra e che quindi andava sollecitamente sostituito.

Al momento in cui l'Italia affrontava con le sue FF.AA. il 2° conflitto mondiale, le due specialità dell'Assalto e del Combattimento risultavano praticamente inesistenti!

L'AVIAZIONE PER LA MARINA - MARINAVIA

Il problema di dotare la Regia Marina di una componente aerea per assolvere i molteplici problemi connessi con l'impiego navale: ricognizione a largo raggio, sorveglianza costiera, osservazione al tiro e difesa antisom, protezione a ridosso delle GG.NN. con gli aerei imbarcati, rappresentò sin dalla costituzione della R.A. in Arma autonoma, motivo di gravi controversie, di aspri risentimenti ed aperte dispute polemiche a livello parlamentare, politico, governativo e presso lo Stato Maggiore Generale.

La Marina che aveva costituito durante la guerra una sua forte aviazione con circa 600 idrovolanti e 19 dirigibili, fece di tutto per avere anche in seguito una sua propria aviazione navale come possedevano le grandi Marine del mondo: Inghilterra, Stati Uniti, Giappone e Francia, ma la legge costitutiva della Regia Aeronautica n. 645 del 28.3.1923, aveva devoluto alla completa responsabilità della R.A. ogni attività di volo a livello didattico, addestrativo, operativo, civile e militare con l'impegno però, sanzionato dall'art. 8 della predetta legge "... che i reparti della

R.A. assegnati al Regio Esercito e alla Regia Marina per esercitazioni e per effettivo impiego, pur seguitando a far parte integrale della R.A., saranno per l'impiego, la disciplina ed il servizio locale alle dipendenze dei comandanti del R.E. e della R.M. destinati ad impiegarli, dipendenze regolate da apposito regolamento che verrà concertato dalla Regia Aeronautica d'accordo con lo SM del Regio Esercito e della Regia Marina". L'art. 10 prevedeva la destinazione di Ufficiali della R.M. al servizio aereo per l'eventuale impiego dell'arma aerea marittima (studi di guerra aeromarittima ed equipaggiamento di velivoli imbarcati sulle navi, apparecchi siluranti e delle aeronavi in servizio nella R.M.).

L'impiego della Aviazione per la Marina (Marinavia) al cui comando era stato designato all'inizio della guerra il Gen. B.A. Francesco Marini, era previsto attraverso una procedura promiscua che modificando quanto precedentemente stabilito dalla Legge n. 645, assegnava alla R.A. la parte disciplinare/amministrativa del proprio personale e in cooperazione con i comandi della R.M., la parte addestrativa/operativa svolta in compartecipazione fra equipaggio della R.A. e osservatore della R.M., ma sotto le direttive d'impiego della Regia Marina.

I reparti dipendenti di Marinavia (Comando Superiore dell'Aviazione per la R. Marina) risultavano suddivisi in due distinte caratteristiche d'impiego:

Ricognizione marittima (costiera e d'altura), effettuata con idrovolanti mono/plurimotori inquadrati in squadriglie e sezioni assegnate ai comandi di Compartimento Marittimo Militare e di Marina Militare: Alto Tirreno, Basso Tirreno, Sardegna, Sicilia, Jonio, Egeo, Basso Adriatico, Alto Adriatico, Libia, AOI (Mar Rosso - Oceano Indiano) espletata con Cant.501, Cant.506, RS.14.

Aviazione imbarcata: idrovolanti catapultabili imbarcati sulle GG.NN. (navi da battaglia/incrociatori) che ne possedevano da 2 a 4 del tipo IMAM Ro.43, biposto (pilota R.A. + Ufficiale osservatore R.M.) e destinati all'esplorazione ravvicinata, all'osservazione del tiro, al controllo della sicurezza durante la navigazione in acque ritenute pericolose.

Il materiale di volo di Marinavia poteva considerarsi all'inizio della guerra sufficientemente idoneo a svolgere i compiti per i quali era stato progettato e costruito, anche se non potevano considerarsi veramente all'altezza della situazione specialmente i Cant.501 eccessivamente lenti con modeste velocità di crociera. Migliori le prestazioni del

Cant.506 con equipaggio composto da 4/5 persone.

L'idro catapultabile Ro.43 aveva ugualmente modesta velocità e scarso armamento ed aveva fra l'altro il grave handicap, una volta lanciato con la catapulta a vapore (di norma di tipo Gagnotto), di non poter essere recuperato in mare se non in particolarissime condizioni e tale limitazione lo metteva nella necessità di rientrare al più presto alla più vicina base navale in attesa di reimpiego. Aveva però in compenso discreta autonomia (1500 km) che lo poneva in condizioni di potersi appoggiare in una qualsiasi base italiana nel Mediterraneo. Il problema della sua sostituzione con un tipo più efficiente preoccupò spesso i responsabili dell'Aeronautica e della Marina ed un concorso per sostituirlo andò sfortunatamente a vuoto per insufficienza tecnica dei progetti presentati, fino al momento in cui un valente progettista aeronautico - il Ten. Col. GARI Sergio Stefanutti - propose la sua sostituzione con un più veloce caccia terrestre considerando la "scarsa vocazione marinara" del Ro.43, che, ad iniziare dal 1943, venne sostituito dal Re.2000/CAT (catapultabile) con velocità superiore di 200 km al Ro.43, migliori caratteristiche di volo, buona autonomia.

Per la difesa delle basi navali la Regia Aeronautica aveva messo a disposizione della Regia Marina anche un gruppo di Caccia Marittima (l'88° C.M.) dotato di idro Ro.44, ma si constatò ben presto l'insufficienza di tale tipo di aereo a svolgere compiti di intercettazione con una velocità massima di 320 km/h, che saliva a 4000 m. in circa 10' e che evoluiva goffamente a causa dell'ingombrante scarpone centrale che lo appesantiva. Una delle tante incongruenze progettuali e di impiego, per cui un caccia addetto alla difesa di una base navale doveva essere necessariamente idrovolante. Dopo un paio di tentativi non riusciti di trasformare in idrocaccia il Ro.51 e il CR.42, la sottospecialità C.M. venne disciolta e il materiale assegnato più logicamente alla sorveglianza costiera, dopo averne constatato a guerra iniziata l'inutilità operativa.

L'AVIAZIONE PER L'ESERCITO - ESERCITAVIA

Aveva le stesse caratteristiche di impiego e di dipendenze da Marina ed era posta, al giugno 1940, al comando del Gen. B.A. Giulio Del Lupo con una forza di 4 Stormi O.A. suddivisi in 15 Gruppi ed una trentina di Squadriglie in gran parte dotate di biplani Ro.37Bis e Ca.311 posti a disposizione dei comandi di GG.UU. del R.E. a livello C.A.. I compiti da espletare erano molteplici ed andavano

dall'esplorazione aerea, volta essenzialmente alla ricerca del nemico in profondità nel territorio avversario, alla ricognizione aerea per lo studio del terreno necessario a ricavare utili elementi per i comandi delle GG.UU., dettagli topografici, naturali ed artificiali, lavori di sistemazione del terreno in funzione offensiva e difensiva, corsi d'acqua e loro ampiezza, sistemazioni, schieramenti e movimenti di forze nemiche, entità e qualità delle forze avversarie, caratteristiche orografiche di zone boschive, collinari, montane, natura e condizione delle strade, ponti, viadotti, interruzioni varie, mascheramenti in atto.

La ricognizione fotografica prevedeva la ripresa di 3 tipi di fotografie:

- 1) planimetriche (terreno in posizione orizzontale);
- 2) stereoscopiche (sovrapposizione di due fotografie dello stesso soggetto prese da due punti diversi ma vicini per ottenere immagini in rilievo);
- 3) panoramiche (prese con visuale obliqua del terreno in prospettiva).

I velivoli di Esercitavia svolgevano anche compiti di segnalazione per i tiri di artiglieria suggerendo correzioni, operando per la ricerca e l'individuazione degli obiettivi, predisponendo fotorilevamenti delle zone da battere attuando collegamenti aerei, contatti fra unità avanzate, segnalando pericoli, interruzioni, consigliando deviazioni di itinerari, praticando comunicazioni radiotelegrafiche, avio-lancio di messaggi, lettura di segnali con teli colorati per richieste d'aiuti, interventi dell'aviazione, aviolanci di materiali, presenza di caccia, bombardieri, assaltatori necessari per l'appoggio delle truppe.

Una serie di situazioni utilissime e spesso indispensabili sul campo di battaglia per compiti svolti in fraterna collaborazione fra il personale della R.A. e dell'Esercito, condivisi in eguale misura dal pilota dell'Aeronautica e dall'osservatore dell'Esercito poiché gli ufficiali osservatori provenivano da tutti i Corpi, Armi e specialità del R.E.

Pilota e osservatore con responsabilità, spirito di abnegazione e di sacrificio spesso spinti sino all'estremo, effettuavano difficili e spesso impossibili missioni di ricognizione svolte quasi sempre e per tutto il corso della guerra con lenti ed indifesi velivoli che non superavano i 300 km orari, armati con una sola mitragliatrice, facile preda degli attacchi dei caccia nemici o vittime del tiro contraereo, della fucileria e delle armi automatiche dei fanti.

Nonostante l'impegno dimostrato dallo SM/RA non era stato possibile sostituire prima della guerra i biplani Ro.37 anche se si avevano motivi di fiducia abbastanza fondati per le prove che stava effettuando il bimotore Ca.311, più

veloce, meglio armato, più idoneo per la conformazione strutturale e comfort a svolgere missioni di ricognizione in profondità, a quota più elevata, a maggiore autonomia. Era ancora però presto per trarre utili insegnamenti dalle prove in considerazione del breve tempo intercorso fra l'immissione nei reparti e le indicazioni al riguardo fornite dai reparti dell'O.A.

Il Ro.37 (nelle due versioni normale e bis) equipaggiava nella primavera del 1940 con 380 esemplari presenti nei 4 Stormi da O.A.: 19°, 20°, 21° e 22°, le squadriglie di Esercitavia.

Nel maggio però avvenne lo scioglimento degli stormi e la costituzione di altrettanti comandi d'aviazione per il R.E. così suddivisi:

Comando Aviazione Alto Comando (C.A.A.C.) (Gruppi O.A. 1° e 66°)

Comando Aviazione 1° Gruppo Armate Ovest (C.A.A.O.) con i Gruppi O.A. 5°, 69°, 72°.

Comando Aviazione 2° Gruppo Armate Est (C.A.A.E.) con i Gruppi O.A. 63° e 71°.

Comando Aviazione 6ª Armata "Po" (C.A.A.P.) con i Gruppi O.A. 61°, 62°, 65°, 68°.

Completavano i quadri di Esercitavia i Gruppi Autonomi da O.A. 64° e 73° in Libia, il 76° in Sicilia e le 3 squadriglie autonome dislocate rispettivamente in Albania, Sardegna e A.O.I.

L'immissione del Ca.311 era prevista in misura del 45% rispetto alle 43 squadriglie esistenti, 23 sarebbero rimaste dotate col Ro.37 ed altre 6 di nuova costituzione avrebbero avuto i bimotori Ca.312/313 che si trovavano in fase di valutazione presso il 1° C.S.A. anche se i ritardi e le difficoltà nella messa a punto dei bimotori Caproni avevano consentito di armare solo 4 squadriglie col Ca.311.

Ma indipendentemente dai risultati che potevano produrre i nuovi aerei bimotori da ricognizione aerea e osservazione tattica, risultavano profondamente alterati già nel 1940 i concetti e le dottrine di impiego per l'osservazione e l'appoggio complementare ai reparti terrestri, poichè la presenza di caccia e assaltatori sul campo di battaglia, l'accresciuto volume del fuoco contraereo, la maggior componente offensiva per minacce dal cielo assegnate alle unità di fanteria e motocorazzate, lasciava ben poco spazio e libertà ai ricognitori lenti e indifesi, costretti a volare a quote basse, poco manovrabili.

Erano le prime risultanze emerse nelle battaglie che si erano combattute in Polonia, in Olanda, Belgio e Francia dove i classici ricognitori di cooperazione con l'Esercito erano stati ben presto soppiantati dal caccia/ricognitore foto-

grafico, veloce, bene armato, equipaggiato con più macchine panoramiche ad alta velocità, in grado di sfuggire ai caccia avversari ed al tiro contraereo delle armi leggere della fanteria.

Si trattava di un vistoso errore di valutazione da tempo prevedibile con lungimiranza dottrinale e pratica, come avevano opportunamente attuato la Luftwaffe e la RAF modificando ad hoc il Messerschmitt Bf.109 ed Hurricane. Fu necessario attendere fino al 1942 per allestire anche presso l'Aeronautica italiana i primi MC.200/202 da ricognizione fotografica anche se nel frattempo era stata prodotta una serie notevole di bimotori Caproni (Ca.310/311-/312/313/314) che non trovarono utilizzazione congeniale in ruoli diversi anche se ai piloti dell'O.A. si richiesero non di rado, l'esecuzione di missioni e compiti bellici ben diversi da quelli che potevano esprimere i velivoli in dotazione ai reparti di Esercitavia.

L'esecuzione di missioni esplorative e le istruzioni d'impiego per l'O.A. riguardavano l'osservanza di norme concernenti la navigazione aerea, l'identificazione del terreno con carte IGM, le precauzioni da osservare in volo e durante l'avvicinamento a zone presumibilmente pericolose, i codici RT da usare, le azioni eventuali di mitragliamento e spezzonamento, i segnali di identificazione per riconoscere truppe e veicoli amici, le fumate colorate, l'osservazione a vista per riconoscere piste e solchi di veicoli in zone desertiche o fangose, l'intensità del traffico accertato, la quota di sorvolo su posizioni amiche (non superiore ai 300 metri), le manovre di emergenza e di sicurezza nell'ipotesi di abbandono di aereo o per atterraggio di emergenza. Le comunicazioni radio sui Ro.37 avvenivano a mezzo dell'apparato A.350 con ricevitore R.A. 8 om/oc in collegamento con stazioni R.A./RF.2/3 - (portata sino a 70 km) e per la sola ricezione con portata max sino a 350 km.

Con queste norme e col materiale di volo descritto, l'Osservazione Aerea iniziò nel giugno 1940 il suo gravoso e difficile compito che avrebbe provocato numerosi caduti fra i 670 ufficiali osservatori del R.E. che combatterono assieme agli aviatori la lunga, tormentata battaglia fra il 1940/43 ed in cui 4 ufficiali osservatori meritavano la massima ricompensa al valor militare per atti di guerra compiuti sui vari fronti.

Da Esercitavia dipendeva anche il controllo sulla scuola paracadutisti della R.A., la cui attività veniva espletata con personale misto (Esercito/Aeronautica).

Nel 1940 lo SM/RA designava il personale destinato al Comando Supremo e per l'Aviazione del R.E. che comprendeva oltre al Gen. B.A. Giulio Del Lupo destinato ad Eser-

citavia, il Gen. D.A. Guido Tacchini, i Col. Diego Majorino, Enea Tommaso, Alessandro Sarti di Rivisondoli, il Magg. Oreste Lombardi, i Cap. Mario Rovida, Giuseppe Tamassia, Vincenzo Meucci, Carlo Boccia e i Ten. Alessandro Caurso e Raffaele Silvagni assegnati allo Stamage/-Comando Supremo sezione Aeronautica.

*

La sezione di volo dello SM/RA da tempo costituita per far fronte alle necessità di servizio del massimo organo esecutivo dell'Aeronautica e per le diverse esigenze dello Stamage, dello SM/RE e SM/RM, venne originata dalla preesistente squadriglia "P" (Propaganda) istituita nel 1938 dopo la trasformazione in "Personalità" della denominazione "P" avvenuta il 10.3.1940 ed al cui comando era stato designato il Cap. pil. Giuseppe Meacci con base sull'aeroporto di Centocelle sud.

La Squadriglia "P" aveva in carico alla data 10.6.1940 i seguenti aerei plurimotori:

SM.81—MM.20236	assegnato a S.A. Il Principe di Piemonte
SM.81—MM.23452	assegnato a S.E. Benito Mussolini
SM.79/TP—MM.21087	assegnato al Capo di

SMG Maresciallo Badoglio

SM.79/TP—MM.21808

assegnato al Capo di SM/RA Gen. F. Pricolo

SM.83—MM.34009

(I-ESTE) assegnato a S.E. Galeazzo Ciano

SM.83—MM.399 (I-ESTO)

assegnato a S.M. Vittorio Emanuele III

SM.75—MM.416

assegnato al Capo di SM/RE Maresciallo Graziani

Ca.133/T—MM.60112

Ca.133/S—MM.60184 (I-Bula)

Fi.156—MM.4470

Sa.202—MM.51087

Cant.1007 Bis—MM.21662

Cant.506/C—MM.45329

Un gruppo di velivoli di varie caratteristiche era stato messo a disposizione dei comandi di ZAT e delle GUA dallo SM/RA per soddisfare eventuali necessità di collegamenti e servizio. Si trattava di 17 Ba.39, 3 Fiat G.8, 3 Ca.310, 3 Ca.100, 1 FN.305 distribuiti alle squadriglie autonome di volo delle 4 ZAT e dei comandi Aeronautica Sardegna, Sicilia, e 3^a Div. Aerea.

Il Servizio Aerei Speciali S. A. S.

Le specialità Trasporto era completamente sconosciuta nell'Aeronautica italiana se si eccettuano i velivoli o le squadriglie denominate impropriamente come tali, che effettuavano servizi per trasferire da una località all'altra uomini e materiali normalmente su brevi percorsi.

Velivoli da trasporto o supporto logistico erano definiti i Ca.133 o 101 in dotazione ai reparti operativi - bombardieri, caccia, O.A., ecc. - ma si trattava in genere di vecchi trimotori da bombardamento declassati al trasporto in quanto ancora validi sotto l'aspetto strutturale a rendersi utili all'Aeronautica. Velivoli da trasporto passeggeri in numero molto limitato e del tipo SM.75/79/81/83 denominati "TP" (Trasporto Personalità) erano in servizio presso le squadriglie "P" (Propaganda) dello SM o delle ZAT e venivano adibiti normalmente al trasferimento di personalità (avevano a tale scopo una particolare sistemazione interna e migliore strumentazione di volo e per comunicazioni radio - NdA) alcuni venivano assegnati ad personam ad autorità politiche e militari per soddisfare particolari esigenze di stato e di servizio (S.M. Vittorio Emanuele III, Mussolini, Badoglio, Balbo, i Capi di SM delle FF.AA., il Principe di Piemonte, il Governatore dell'Egeo, il Viceré di Etiopia, ecc.).

Tutti questi velivoli non erano inquadrati di norma in reparti organici e il trasporto aereo per soddisfare talune esigenze logistiche della R.A., veniva di norma espletato utilizzando i comuni aeroplani di supporto tecnico o velivoli plurimotori da bombardamento messi a disposizione di volta in volta dagli stormi BT.

L'occupazione dell'Albania nell'aprile 1939, mise in rilievo la necessità di disporre di reparti regolari da trasporto poiché l'aviotrasporto venne effettuato con velivoli da supporto tecnico dei reparti caccia, con plurimotori messi a disposizione dalle Compagnie di navigazione aerea e con

bombardieri utilizzati per trasportare uomini e materiali e fu necessario attendere la primavera del 1940 per costituire ufficialmente la Specialità Trasporto e nel contempo definire formalmente l'organico di uno Stormo T basato su 2 Gruppi con 6 Squadriglie per un totale di 36 plurimotori. Nell'aprile del 1940 venne costituito ad Orvieto uno Stormo T di formazione su posizione quadro, ma solo il 4.6.1940 lo SM/RA costituiva la Specialità Trasporto seguita il giorno 10 dalla costituzione del Comando Servizi Aerei Speciali (circ. n. 44782) che doveva raggruppare, coordinare, gestire tutta l'attività di aviotrasporto dell'Aeronautica italiana. Il Comando del S.A.S. venne affidato al Gen. Aurelio Liotta (poi al Gen. D.A. Vincenzo Velardi) con il Ten. Col. pil. Umberto Klinger in qualità di Capo di SM. Come materiale di volo da assegnare alla neo costituita specialità, la DGCA dopo l'ottimo collaudo del trimotore SM.82 da trasporto estrapolato dal SM.75, ordinava alla SIAI un primo gruppo di 50 velivoli seguito da un successivo ordine per altri 20 aerei, ma alla data del 10 giugno 1940 poco più di una decina di SM.82 erano stati deliberati dalla Ditta e consegnati alla R.A..

Per non rimanere sorpreso dagli eventi che stavano incalzando, il CSAS costituiva ai primi di giugno quattro gruppi da trasporto: 145°, 147°, 148° e 149° assegnando ai primi due velivoli SM.73 e 75 militarizzati e provenienti dalle Società di navigazione aerea e al 149° (Ten. Col. pil. Giuseppe Cartoni) un gruppo di 12 SM.82 distribuiti fra le squadriglie 607^a, 608^a, 609^a. Il 148° era in attesa di materiale di volo.

Il 12 giugno una disposizione dello SM/RA (n. 13967/SMA) stabiliva la mimetizzazione dei velivoli militarizzati assegnati ai reparti T ed ai nuclei di comunicazione, mentre i plurimotori civili rimasti in servizio sulle linee internazionali dovevano essere condizionati con una colora-

zione uniforme colore avorio, una fascia tricolore avvolgente la fusoliera a 2/3 della lunghezza, la bandiera nazionale dipinta sul timone direzionale e sulle due facciate superiore--inferiore delle ali e le regolari sigle di immatricolazione con-

validate dal contrassegno internazionale dell'Italia dipinto verticalmente sulla deriva mobile del timone di direzione. La dislocazione dei gruppi T all'inizio del conflitto era la seguente:

145° Gruppo T (poi disciolto) - Tobruk T/2 - Sqd. 604^a, 610^a (Magg. pil. Barbieri Fortunato). Le due Squadriglie avevano in carico i seguenti velivoli SM.75: 610^a (Ten. pil. Enzo Frattina) 11 trimotori ex civili:

I-TACO, I-TIMO, I-TESO, I-TOSA, I-TILO, I-TAIO, I-TOGO, I-TEMI, I-LEGA, I-LOLA.

604^a (Cap. pil. Bruno Trocca) con 6 SM.75: I-TULE, I-TIPO, I-TUFO, I-LUSS, I-LIGO, I-TETI.

147° Gruppo T (Sqd. 601^a/602^a/603^a) Littoria (Ten. Col. pil. Giovanni Paterniti)

148° Gruppo T (Sqd. 605^a/606^a) Reggio Calabria (Ten. Col. pil. Vincenzo Napoli)

149° Gruppo T (Sqd. 607^a/608^a/609^a) Napoli/Capodichino (Ten. Col. pil. Giuseppe Cartoni)

615^a Sqd. Autonoma T - Guidonia

616^a Sqd. Autonoma T - Roma/Littorio

Gruppo Autonomo T - SM/RA poi disciolto (Ten. Col. pil. Giuseppe Tisei)

La 615^a Squadriglia comprendeva i seguenti SM.83: I-AZUR, I-ANDE, I-ATOS, I-AREM, I-ARCA, I-ARMA, I-PERS, I-ARIS e il SM.79/T I-ALAN (Cap. pil. Giuseppe Bertocco).

La 616^a Sqd. Autonoma aveva in carico i SM.74: I-URBE, I-ALPE, I-ROMA (Cap. pil. Vittorio Moretto).

*

L'attività di guerra ebbe inizio immediatamente col decollo il 14 giugno di 4 SM.75 da Littoria a Bengasi carichi di materiali bellici per il locale presidio, seguiti due giorni più tardi da una formazione di 8 trimotori diretti in Libia al comando diretto del responsabile del reparto Ten. Col. pil. Paterniti.

Dai primi giorni di guerra l'attività proseguiva senza soste, giorno e notte, in ogni direzione: Africa Settentrionale, territori dell'Impero, il Dodecanneso, la Albania, le grandi isole italiane collegate con SM.73/75, SM.74, G.18 e SM.82.

Il 21 giugno il SAS registrava i suoi primi caduti con la perdita in Africa settentrionale di un SM.82 del 149° Gruppo T pilotato dal Cap. Carlo Ludrini comandante la 608^a Sqd. che si perdeva beni e corpi nel deserto assieme al co-pilota S. Ten. Barbieri, al Maresciallo RT Borello e al SM motorista Martinelli.

Primi caduti di una lunga serie di aviatori che in silenzio, disciplina, abnegazione si erano dedicati completamente al servizio dell'Italia in guerra.

Al termine del 1° mese di guerra il SAS aveva registrato i seguenti risultati:

		km percorsi	ore di volo	passengeri	materiali
Reparti T	n.	390.977	1.464	738	kg. 218.053
Nuclei C.A.	n.	<u>481.236</u>	<u>1.840</u>	<u>3.572</u>	<u>kg. 162.898</u>
TOTALE	n.	872.213	3.304	4.310	kg. 380.951

Fra agosto e dicembre il SAS perdeva altri 5 SM.82 per of-fesa nemica o incidenti in A.O.I., Libia, Italia. La perdita più grave si verificava il 19 novembre sul campo

di Brindisi con la caduta in fase di decollo di un SM.73 del 148° Gruppo (ex SABENA immatricolato OO-AGX) che provocava la morte dell'equipaggio (Ten. pil. Scarani e

Nessi, SM motorista e di 24 fanti del 207° Rgt. diretti in Albania).

Altri trimotori SM. 73/75 si perdevano in Albania, in Africa settentrionale, in Eritrea, in Sicilia per bombardamenti e mitragliamenti del nemico, per incidenti di vario genere oppure scomparsi nel nulla come accade ad alcuni plurimotori di cui non si ebbe alcuna notizia durante l'attraversamento del Mediterraneo o nel volare verso la lontana Africa orientale.

Il materiale trasportato comprendeva cannoni controcarro, stazioni radio, apparecchiature tecniche, munizioni, apparati speciali, piccioni viaggiatori; un piccolo campionario dell'enorme varietà di materiali necessari per condurre operazioni di guerra, prevenire offese nemiche, rintuzzarle efficacemente.

La quantità di richieste che pervengono al CSAS sin dai primi giorni di guerra da parte dei comandi terrestri, assumono ben presto grande rilievo e forniscono allo SM/RA una prima significativa risposta alla necessità di potenziare e sviluppare maggiormente un settore dell'Aeronautica italiana ingiustificatamente trascurato e che la guerra metteva ora in grande evidenza ed importanza.

Mentre la SIAI consegnava in misura insufficiente al CSAS ed ai reparti T i nuovi SM. 82, lo SM/RA ritenendo sulla scorta dei precedenti primati conquistati che tale velivolo possedesse autonomia in misura tale da raggiungere obiettivi a grande distanza, ordinava la trasformazione di una decina di esemplari in versione da bombardamento muniti di gondola di puntamento retrattile, rastrelliere per bombe, attrezzature specifiche per assolvere tali compiti offensivi.

L'iniziativa, moderatamente interessante per l'esiguo numero di velivoli disponibili, rallentava il completamento del 149° Gruppo T e comportava un maggiore onere di lavoro per SM. 75 e 83 soli velivoli in grado di raggiungere sia pure con scali intermedi l'Africa orientale italiana, anche se la SIAI stava ultimando talune modifiche sugli SM.82 per garantire loro maggiore autonomia e raggiungere alla stessa stregua degli altri trimotori menzionati i territori dell'Impero.

Altro aspetto molto importante per garantire all'Aeronautica dell'A.O.I. i necessari reintegri del materiale di volo, fu il trasporto dei caccia CR. 42 che smontati, completi di motore e con alcuni particolari di ricambio, vennero stivati con opportuni accorgimenti nelle fusoliere dei SM. 82 e trasportati in A.O.I..

Il primo collegamento aereo con l'Impero a mezzo di SM. 82 si registrava alla fine di luglio, collegamento via Cufra/Auenat come tappe intermedie, reso possibile da due serbatoi supplementari per lt. 1.300 di carburante che portavano a circa 6.000 i litri di benzina necessari per compiere il lungo percorso buona parte del quale sul territorio nemico.

Il 3 agosto si perdeva in A.O.I. il primo SM 82 per incidente in decollo e il 22 dello stesso mese si perdeva un altro trimotore per incendio ai motori.

Sono perdite che incidono notevolmente sull'efficienza del 149° Gruppo, pur nella confortante maggiore disponibilità di aerei che ora la SIAI continua a produrre con regolarità.

L'apertura del fronte con la Grecia fa convergere buona parte dell'attività del SAS sul nuovo e difficile settore operativo, ma nella seconda metà di dicembre l'offensiva inglese in AS comporta l'invio urgente in Libia di uomini, mezzi, materiali con tutti gli aerei disponibili impossibilitati a far fronte alle centinaia di richieste urgenti che pervengono dai comandi FF.AA. dell'ASI e dell'AOI cui risultano consegnati a quest'ultimo comando solo 3 CR. 42 e 6 motori.

Fra dicembre 1940 e febbraio 1941 altri 6 SM. 82 vanno perduti per incidenti e attacchi nemici in Albania, Libia, Africa orientale, mentre un altro trimotore veniva catturato intatto a Cipro dove aveva atterrato per un vistoso errore di rotta dovuto a mancanza di sufficiente assistenza radio.

Alla fine di dicembre le forniture di SM. 82 avevano superato i 50 esemplari assegnati al CSAS ed ai nuclei speciali da bombardamento a lungo raggio, mentre iniziavano ad uscire anche i primi trimotori tipo SM. 82/PD (Primato Distanza) con immatricolazione civile dotati di migliori e più completa strumentazione in quanto destinati ad affiancare e sostituire sulle rotte atlantiche della LATI i SM. 83 (4 esemplari consegnati al dicembre 1940).

Una nuova ordinazione per 30 SM. 82 veniva intanto passata alla SIAI dalla DGCA per incrementare la linea di volo in previsione di costituire i nuovi reparti da trasporto di cui si avvertiva l'urgente necessità.

Su tale problema il comando del SAS aveva già da tempo sensibilizzato lo SM/RA e, in attesa di avere a disposizione un adeguato numero di trimotori SM. 82, venne deciso di trasformare in reparti da trasporto uno stormo da BT e di costituire ex novo altri 3 stormi assimilando i gruppi autonomi esistenti in servizio e costituendone altri sino a rag-

giungere il previsto organico di 4 Stormi, (8 Gruppi/24 Squadriglie) per complessivi 192 velivoli di 1^a linea integrati da 40 aerei di riserva e da un gruppo complementare da trasporto incaricato di custodire i velivoli surplus del SAS e dei NCA, addestrare il personale, provvedere al reintegro di equipaggi e velivoli per il CSAS, assolvere eccezionalmente particolari esigenze di servizio avanzate dallo Stama-ge o dallo SM/RA.

Il necessario materiale di volo per armare i quattro stormi sarebbe stato fornito in parte dalla nuova produzione di SM.82 in atto, in parte dalla declassificazione del bombardiere SM.81 a trasporto e per il futuro più immediato dal ripristino della linea produttiva del SM.81 in versione Tra-

sporto la cui costruzione sarebbe stata affidata dalla SIAI sub-licenza alla Caproni/Predappio, alle officine S. Giorgio del Gruppo Breda ed alle officine nazionali di Savigliano.

Si pensava in tal modo di poter disporre nel 1942, di una 1^a linea di 400 velivoli da trasporto (SM.81, SM.82 ed infine G.12) da assegnare ai 4 stormi in servizio oltre ad un centinaio di velivoli di riserva.

Parte delle esigenze locali di trasporto sarebbe stata soddisfatta dalla costituzione di squadriglie autonome T delle G.U.A. dotate di SM.81 ex bombardieri.

Alla fine del 1940 l'attività del CSAS poteva compendiarsi nelle seguenti cifre:

	Km. percorsi	ore di volo	passengeri	mat./posta
Reparti T	4.714.040	23.401	35.644	kg. 1.919.316
Nuclei C.A.	<u>1.140.675</u>	<u>3.532</u>	<u>16.840</u>	<u>kg. 842.860</u>
TOTALI	5.854.715	26.933	52.484	2.762.176

Impiego dell'aviazione civile

La necessità di utilizzare proficuamente nell'ipotesi di un conflitto l'aviazione civile, il personale di volo e di terra, il materiale tecnico, le infrastrutture, aerei e motori e la preziosa esperienza e professionalità del personale civile, venne presa in considerazione dallo SM/RA sin dal 1939, mediante una serie di colloqui riservati, intercorsi fra i responsabili dell'Aeronautica e le direzioni delle tre più importanti avioilinee italiane: Ala Littoria, Avioilinee Italiane e LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) riunite e coordinate nella Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo posta sotto la responsabilità del Gen. S.A. Aldo Pellegrini sostituito alla vigilia della guerra, nel giugno 1940, dal Gen. S.A. Mario Bernasconi.

Nel 1939 la rete totale in cui operava l'aviazione commerciale italiana si estendeva su 60.385 km di percorsi europei, extraeuropei, africani e transatlantici, esercitati con circa 150 plurimotori di ogni tipo, attraverso l'opera di circa 4.000 dipendenti fra piloti, specialisti, operai specializzati, impiegati.

Alla fine del 1939 la rete risultava rimaneggiata a causa degli effetti derivanti dallo stato di guerra in Europa, che avevano comportato ovviamente alcune soppressioni di linee e il ridimensionamento di altre, anche se si era avuta l'acquisizione dell'importante linea transatlantica Roma-Rio de Janeiro inaugurata il 21 dicembre 1939 e gestita dalla LATI.

Le linee in esercizio a quella data erano 59 di cui 12 interne, 25 internazionali, 15 africane (gestite in parte anche dalla S.A. Aviotrasporti A.O.I.) e 7 colleganti l'Albania da poco tempo inserita nell'orbita dell'Italia.

L'utilizzazione dell'aviazione civile significava per l'Aeronautica la notevole possibilità di mettere al servizio della Nazione in guerra un grande patrimonio morale, umano e tecnico rappresentato da alcune migliaia di uomini alta-

mente specializzati, dotati di grande esperienza di volo alla guida di plurimotori e su grandi distanze. Bastano pochi dati statistici tratti dai risultati del 1939 per convincersi di tale realtà: km percorsi 15.060.846, ore di volo n. 60.500, passeggeri trasportati n. 175.963, posta kg. 1.200.224, bagagli kg. 2.638.732, merci kg. 1.052.961, giornali kg. 550.545. Cifre queste che non saranno più eguagliate nella storia anteguerra dell'aviazione commerciale italiana.

Il personale navigante e tecnico era per capacità professionale all'altezza della situazione, considerando lo standard qualitativo internazionale dell'epoca che annoverava obiettivamente alcune difficoltà non compiutamente superate: voli senza visibilità, problemi di traffico e procedure, controlli per decolli, partenze e approcci alle zone aeroportuali, mancanza o deficienza di moderne e idonee attrezzature e apparecchiature non ancora diffuse a livello generale. Il materiale di volo non risultava eccessivamente rispondente e poteva considerarsi in parte superato tecnicamente ad eccezione di alcuni tipi di aeromobili: SM.75, FIAT G.18/V, Cant.506 per cui era stata prevista la sostituzione e iniziata la progettazione con velivoli più dotati di avanzate concezioni costruttive: Piaggio P.108/C, Cant.Z 511/C, FIAT G.12/C, SM.95/C.

Ciò nonostante l'aviazione civile italiana era considerata ad un eccellente livello internazionale ed ai primi posti nella graduatoria mondiale d'importanza.

Nei colloqui avuti dai dirigenti le compagnie aeree con lo SM/RA, emersero alcune significative cifre sulla partecipazione del personale civile da militarizzare, consistenti nella disponibilità di 255 piloti, 293 motoristi e marconisti di bordo, 3.377 operai specializzati e di servizio a terra, impiegati e dirigenti. La Società Ala Littoria avrebbe contribuito nella misura del 45%, le Avio Linee Italiane per il 27%, la LATI per il 21% ed altre minori per la rimanenza.

Il numero dei plurimotori messi a disposizione era previsto in 146 esemplari.

La LATI si impegnava fra l'altro a mettere a disposizione dello SM/RA 20 equipaggi completi per missioni di particolare impegno professionale: voli a lungo raggio, navigazione strumentale, voli transatlantici, impiegando personale proveniente in gran parte dal NAVAR (Nucleo Addestramento Voli Atlantici Rapidi) di Guidonia.

Veniva predisposto a cura della Società un piano d'emergenza che prevedeva con semplice preavviso convenzionale il rientro immediato in Patria di 7 SM.83 (I—ARMA, I—ANDE, I—ALAN, I—AZUR, I—ATOS, I—ARCA, I—ASSO) e del SM.75 I—ITALO.

Erano in fase di approntamento presso le Ditte 3 SM.76, 1 Cant. 511, 2 SM.82/C ordinati dalla compagnia.

Nel piano di utilizzazione approntato dall'Aeronautica, il personale e il materiale di volo forniti dalle compagnie civili sarebbe stato suddiviso nei Nuclei di Comunicazione Aerei (necessari a garantire la continuità di servizio nelle linee aeree nazionali e internazionali) e nei reparti da trasporto del costituendo S.A.S. (Servizi Aerei Speciali) alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore Aeronautica.

I tre N.C.A. costituiti sarebbero stati affidati alla responsabilità di comando di dirigenti militarizzati delle rispettive compagnie aeree, designati nelle persone seguenti:

N.C.A.L. (Nucleo Comunicazioni Ala Littoria) -Ten. Col. Enrico Venturini.

N.C.A. (Nucleo Comunicazioni Avio Linee) -Col. Luigi Biondi.

N.C.L. (Nucleo Comunicazioni LATI) - Col. Ernesto Coop.

Il materiale di volo destinato ai N.C.A. avrebbe avuto i contrassegni internazionali per gli aeromobili civili disarmati; i velivoli assegnati al S.A.S sarebbero stati militarizzati e dipinti nella tenuta standard in verde oliva scuro R.A. mantenendo le sigle d'immatricolazione originarie in colore rosso, nero o bianco. Il personale sarebbe stato militarizzato secondo le norme giuridiche internazionali previste per lo status bellico.

La suddivisione degli aeromobili messi a disposizione della R.A. era la seguente:

S.A. Aviotrasporti A.O.I. - Sede Addis Abeba

Ca. 148/C	n. 6
Ca. 111	n. 1
Ca. 310	n. 1
Fokker F.VII	n. 1
TOTALE	n. 9

Soc. LATI - Sede Roma

SM. 79/T	n. 1
SM. 75	n. 1
SM. 76	n. 1
SM. 82/C	n. 2
SM. 83	n. 11
TOTALE	n. 16

Soc.An. Ala Littoria - Sede Roma

SM. 71	n. 2
SM. 73	n. 16
SM. 75	n. 31
SM. 74	n. 3
Ju. 52	n. 4
Ca. 133/C	n. 8
Ba. 44	n. 4
Borea	n. 4
S. 66	n. 8
MC. 94	n. 8
MC. 100	n. 1
SM. 87	n. 4
Cant. 506/C	n. 18
Ca. 111	n. 1
Fokker F.VII	n. 1
Beechcraft	n. 1
TOTALE	n. 114

Soc. Avio Linee Italiane - Sede Milano

FIAT G.18/V	n. 9
DC. 2	n. 1
SM. 73	n. 6
APR. 2	n. 1
TOTALE	n. 17

TOTALE aeromobili civili disponibili: n. 156

Al totale dei plurimotori messi a disposizione dello SM/RA dalle compagnie civili vi erano da aggiungere quelli di proprietà dello Stato disponibili per servizi particolari: assegnazioni "ad personam", trasporti personalità, records, ecc., assommanti a 70 esemplari così suddivisi:

Ca. 101	n. 2
SM. 73	n. 1
SM. 75	n. 1
S.M. 81	n. 6

SM. 83	n.	2
Ba. 39	n.	2
Ca. 133	n.	2
Ca. 309	n.	21
FIAT G.2	n.	1
FIAT BR.20	n.	1
Cant. 506/C	n.	4
Cant. 509	n.	1
Cant. 1012	n.	5
S. 55/V	n.	1
Ba. 79/S	n.	1
SM. 81/B	n.	1
SM.84/B	n.	1
Fokker F.VII	n.	1
TOTALE	n.	70

Al 10.6.1940 la disponibilità immediata di plurimotori da trasporto passeggeri dello SM/RA assommava a 185 velivoli così suddivisi:

N.C.A.L.

SM. 75	n.	6 (I-TAMO, I-LAOS, I-LAVO, I-TITO, I-TINA, I-LIAN)
SM. 87	n.	1 (I-IGOR)
MC. 94	n.	7 (I-ARNO, I-TOCE, I-SILE, I-NARO, I-NEPI, I-ENZA, I-NETO)
MC. 100	n.	3 (I-PLIO, I-PLUS, I-PACE)
Cant. 506	n.	4 (I-DUMA, I-DITO, I-DOMI, I-DOTE)
Ju. 52	n.	4 (I-BIOS, I-BERO, I-BOAN, I-BIZI)
FIAT G.18/V	n.	2 (I-EION, I-EURE) già delle Avio Linee Italiane
TOTALE	n.	27

N.C.A.

FIAT G.18/V	n.	7 (I-ELIO, I-ETRA, I-ETNA, I-ELFO, I-ELCE, I-ERME, I-ENEA)
DC. 2	n.	1 (I-EROS)
TOTALE	n.	8

N.C.L.

SM. 83	n.	3 (I-ARIS, I-ASSO, I-ARMA)
--------	----	----------------------------

SM. 79/T	n.	1 (I-ALAN)
SM. 82/C	n.	2 (I-BAIA, I-BRAZ)
TOTALE	n.	6 (Base operativa dell'isola del Sale affidata al Ten.Col. Gino Bertoli per i rifornimenti LATI a Villa Cisneros, Rio de Oro, Capo Verde)

TOTALE plurimotori per i N.C.A.: n. 41

Gli altri velivoli assegnati al SAS e suddivisi in squadriglie organiche vennero distribuiti come segue:

147° Gruppo T (Sqd. 601 ^a /602 ^a /603 ^a)	n. 13 SM. 75 (Ala Littoria)
148° Gruppo T (Sqd. 604 ^a /605 ^a /606 ^a)	n. 13 SM. 75 (Ala Littoria)
145° Gruppo T (Sqd. 610 ^a /611 ^a /612 ^a)	n. 13 SM. 75 (Ala Littoria)

In particolare 9 SM. 73 (ex Ala Littoria) vennero assegnati al comando aeronautica per l'A.O.I.; 5 Ba.44 (I-ARIA, I-AURA, I-EURO, I-ORIO, I-ORSA) al Comando Aeronautica/Albania; 2 Ca.111 (I-ARSA e I-NERA) al servizio aerofotografico dell'Ala Littoria con sede a Venezia/S. Nicolò; le Sqd. 605^a e 606^a vennero destinate rispettivamente a Roma/Littorio e Reggio Calabria (poi Littoria); i tre SM. 74 (I-URBE, I-ROMA, I-ALPE,) formarono la 616^a Sqd. del Comando S.A.S. e destinati al Comando Aeronautica per la Libia; i 6 Ca.148/C, (I-GOGG, I-ETIO, I-TESS, I-SOMA, I-LANG, I-NEGH) vennero posti alle dipendenze del Comando Aeronautica per l'AOI ad Addis Abeba; la 615^a Sqd. basata a Guidonia venne formata con 8 SM.83 (LATI) -I-ANDE, I-AMER, I-AREM, I-ARCA, I-AZUR, I-ASTA, I-ATOS, I-MANU (poi I-ARGE); la 613^a Sqd. destinata al Soccorso Marittimo ebbe in carico 5 S.66 (I-VELA, I-MIRA, I-LAGO, I-LIDO, I-PRUA) e distaccò due sezioni rispettivamente a Cagliari/Elmas e Olbia mentre la 614^a Sqd. con identico compito di servizio basata fra Rodi e Bengasi, prese in assegnazione 6 Cant.506/C (I-DUCO, I-DURA, I-DEVI, I-ALAL, I-DOMA, I-DAIN). Infine la 612^a Sqd. Soccorso in mare costituita a Ostia Lido con 6 Cant.506/C (I-DAMB, I-BUIE, I-POLA, I-GORO, I-CANT, I-CAMT) si suddivise in due sezioni destinate rispettivamente a Torre del Lago e a Trapani/Stagnone dopo essere stata resa autonoma dal 145° Gruppo.

I rimanenti velivoli (13 esemplari) vennero destinati come riserva per mantenere al massimo livello i reparti costituiti

e per sopperire ad altre esigenze di servizio.

All'inizio della guerra il comando S.A.S. provvide a trasferire i vari reparti presso i comandi di destinazione inviando le Squadriglie 609^a, e 610^a in Africa settentrionale, la 611^a in Albania mentre il 147° Gruppo T venne assegnato ai collegamenti con l'A.O.I. rinforzato da un nucleo di SM.82 tratti dalla 609^a Sqd.

Le Sqd. 607^a/608^a del 149° Gruppo T e il reparto di riserva formato con velivoli civili rinforzati da plurimotori di nuova assegnazione, costituirono il Gruppo Complementare T basato a Marcigliana di Roma con un pool di 46 velivoli di ogni tipo.

Le dislocazioni di comando dei primi gruppi di trasporto costituiti dal S.A.S. venivano così stabilite: 147° (Roma/Littorio), 148° (Reggio Calabria) e 149° (Napoli/Capodichino).

Un migliaio di piloti, specialisti ed operai specializzati erano stati mobilitati ed operavano con un totale di 103 aeromobili alla data del 10 giugno 1940.

Situazione materiale di volo dei N.C.A.

(1940)

N.C.A.L.

Cant. 506/C	n.	4
SM. 87	n.	1
S. 66	n.	1
Cant. 509	n.	-
MC. 94	n.	8
MC. 100	n.	3
Borea	n.	6
Ca. 312	n.	-
SM. 75	n.	6
DC. 2	n.	1
DC. 3	n.	1
F.VII	n.	1
FIAT G.18/V	n.	2
SM. 82/C	n.	-
TOTALE	n.	34

N.C.A.

FIAT G.18/V	n.	7
FIAT G.12	n.	-
SM. 73	n.	-
APR. 2	n.	-
SM. 82/C	n.	-
TOTALE	n.	7

N.C.L.

SM. 75	n.	2
SM. 82	n.	2
SM. 83	n.	10
SM. 76	n.	-
SM. 73	n.	-
FIAT G.12	n.	-
SM. 79	n.	-
TOTALE	n.	14
TOTALE GENERALE	n.	55

SUDDIVISIONE DEI PLURIMOTORI CIVILI

MILITARIZZATI (periodo 1940/41)

<i>Caproni - Ca.111</i>	I-ARSA	
	I-NERA	
<i>Breda Ba.44</i>	I-ARIA	
	I-AURA	(perduto 15.4.41)
	I-EURO	(perduto 15.4.41)
	I-ORIO	
	I-ORSA	
<i>SAI - SM.73</i>	I-GELA	(perduto 3.2.41)
	I-NOLA	(perduto 13.2.41)
	I-PISA	
	I-ENNA	
	I-LODI	(perduto 19.11.40)
	I-ORTE	(perduto 18.7.40)
	I-ASTI	
	I-CORI	
	I-NOTO	
	I-SUSA	
	I-ARCO	
	I-NISA	
	I-ATRI	
	I-OLDA	
	I-MEDA	
	I-SAMO	
	I-SETI	
	I-SAUL	
	I-SITA	
	I-STAR	
	I-NOVI	
	I-TODI	
	I-VADO	
	I-ELVO	
	I-IESI	
	I-VEIO	

Acquisizioni (ex SABENA)

	OO-AGX	(perduto 19.11.40)
	OO-AGL	
	OO-AGO	
	OO-AGY	
<i>SIAI - SM.74</i>	I-URBE	
	I-ALPE	
	I-ROMA	
<i>SIAI - SM.83</i>	I-ANDE	
	I-AMER	(perduto 21.9.40)
	I-ARIS	
	I-ASSO	
	I-AZUR	
	I-ARCA	
	I-ATOS	(requisito Brasile)
	I-ASTA	(perduto 20.12.40)
	I-ASTA	(perduto 2.7.40)
	I-ARGE	(ex I-MANU)
	I-AREM	(perduto 10. 1.41)
	I-PERS	
	I-ESTO	(già I-ESTE)

Acquisizioni (ex SABENA)

	OO-AUJ	
	OO-AUE	(perduto 8.10.40)
	OO-AUD	
<i>LARES</i>	YR-FAR	(I-ANTA)
	YR-SAC	(I-ATTO)
	YR-SAE	(I-MITU)
<i>Junkers-Ju.52/3m</i>	I-BIZI	
	I-BIOS	
	I-BERO	
	I-BOAN	
<i>Douglas-DC.2/DC.3</i>	I-EROS	
	I-EMOS	(già OO-AUH/SABENA)
<i>SIAI-S.66</i>	I-VELA	
	I-MIRA	
	I-LAGO	
	I-LIDO	
	I-PRUA	
	I-MARE	(perduto 29.4.41)
<i>CRDA - Cant.506</i>	I-DICO	
	I-DELT	
	I-DAVO	

Macchi - C.94

Macchi - C.100

SIAI - SM.87

SIAI -SM.82

I-DANO
I-DAIA
I-DAIB
I-DAIC
I-DAIL
(perduto 28.1.41)
I-DALM
I-DIGO
I-DIVO
I-DOGA
I-DOMO
I-DOMP
I-DOME
I-DOMU
I-DOMI
I-DITO
I-DOTE
I-DORA
I-DUCO
I-ALAL
I-DODA
I-DAIN
I-FANO
I-DAMB
I-GORO
I-BUIE
I-POLA
I-ARNO
I-LIRI
I-SILE
I-NARO
I-NEPI
I-ENZA
I-NETO
I-PLIO
I-PACE
I-PLUS
I-IGOR
I-INNO
I-ILLA
I-IGEA
I-BAIA
(perduto 21.12.40)
I-BACH
I-BOLI
(requisito Brasile)
I-BRAZ
I-BONI
I-BENI
I-BATO
I-BELM

<i>FIAT G.18/G.18 V</i>	I-ELIO	(perduto 26.11.40)	I-LINI	
	I-ETRA		I-LIAN	
	I-ETNA		I-LUME	(perduto 17.1.41)
	I-ELFO		I-LENI	
	I-ELCE		I-LIGO	(perduto 24.12.40)
	I-ERME		I-LISA	(perduto 5.7.40)
	I-ENEA		I-LIUT	(perduto 9.7.40)
	I-EION		I-LAVO	(perduto 20.12.40)
	I-EURE		I-LUSS	
<i>FIAT G.12</i>	I-ALIA		I-LEGA	
	I-FASE		I-LAST	
<i>Ca. 148/C</i>	I-GOGG		I-LUNO	
	I-TESS		I-BUEN	(requisito Brasile)
	I-LANG	(perduto 10.11.40)	I-LOBI	
	I-ETIO		I-BLAN	(requisito Brasile)
	I-SOMA		I-BIME	(requisito Brasile)
	I-NEGH			
<i>FIAT G.2</i>				
<i>Perdite subite (periodo 10.6.40 - 30.4.41)</i>				
<i>CRDA - Cant.509</i>	I-ATLA		Ba. 44	n. 2
	I-LATI		SM. 73	n. 5
	I-BUIP		SM. 83	n. 5
<i>SIAI - SM.76</i>	I-LUEN	(già I-ASSE)	S. 66	n. 1
	I-CILE	(requisito Brasile)	Cant. 506	n. 1
			SM. 82/C	n. 1
<i>SIAI - SM.75</i>	I-TACO		FIAT G.18	n. 1
	I-TIMO		Ca. 148/C	n. 1
	I-TITO		SM. 75	n. 8
	I-TALO		TOTALE	n. 25
	I-TAMO			
<i>Acquisizioni varie</i>				
	I-TESSO		SM. 73	n. 4 (ex SABENA)
	I-TOSA		SM. 83	n. 6 (ex SABENA/LARES)
	I-TILO		DC. 3	n. 1 (ex SABENA)
	I-TUFO	(perduto 13.7.40)	TOTALE	n. 11
	I-TAIO			
	I-TOGO			
	I-BAYR	(perduto 15.1.41)	<i>Requisizioni</i>	
	I-TEBE		SM. 83	n. 1
	I-TULE	(perduto 11.11.40)	SM. 82/C	n. 1
	I-TINA		SM. 76	n. 1
	I-TEMI		SM. 75	n. 2
	I-TETI		FIAT G.2	n. 1
	I-TIRO		TOTALE	n. 6
	I-LAME			
	I-LAOS			
	I-LOLA			

N.B. Vennero requisiti dal Brasile anche 8 motori Alfa 126 e materiali vari per un valore complessivo di £ 14.978.000.

Velivoli civili del Ministero Aeronautica
(a disposizione, ad personam, in magazzino)

Ca.100	n.	16	
Ca.102	n.	2	
SM.73	n.	1	(I-ABKW)
SM.75	n.	4	I-BADO
			I-MANU
			I-AMED (perduto 10.8.40)
			I-TELO
SM.79/S (speciali)			
	n.	12	I-AGSB
			I-BISE
			I-BRUN
			I-MONI
			I-SVSF
			I-AGSA
			I-SVSI
			I-ABNE
			I-ABNF
			I-ABOE
			I-MAGO
			I-ALAN (perduto 16.7.40)
SM.81	n.	6	(alla S.V.S.V.)
SM.83/A	n.	1	(I-ESTE)
Ca.133	n.	2	(I-BUDO, I-BULA)
Ca.309	n.	20	
Ca.310	n.	4	
Ba.39	n.	2	
FIAT G.8	n.	1	
FIAT G.2	n.	1	(I-BIMU)
FIAT BR.20	n.	11	(I-SVSG, I-FIAT)
FN.305	n.	11	
FN.310	n.	1	
FN.315	n.	1	
Jona-J.6	n.	1	
Sai 2/S	n.	2	
Sai 7	n.	2	
Cant.506	n.	4	I-PAUL
			I-LAMA
			I-CANT
			I-VACI
Cant.1012	n.	1	I-LEIA
S.55/X	n.	1	I-LEON
Ca.101	n.	2	I-ABCJ
			I-ABCQ
Ca.111	n.	1	I-ALMA
TOTALE	n.	111	

L'attività dei N.C.A. nei primi 6 mesi di guerra fu varia, multiforme, pericolosa come l'atmosfera di guerra offriva e straordinariamente preziosa per i servizi che gli aviatori civili donarono alla Nazione in un periodo difficile della vita italiana.

I collegamenti nel Mediterraneo congiungevano l'Italia con la Spagna e il Portogallo, entrambi neutrali, e sull'aeroporto di Lisbona/Portela s'incontravano in una voluta indifferenza, aerei della Imperial Airways e della Lufthansa, della Panam e dell'Ala Littoria, della KLM e della SABENA, in rotta su località diverse e fronti contrapposti: una oasi di pace in cui era possibile rivivere l'atmosfera tipica degli aeroporti internazionali, valutare le caratteristiche dei Lockheed "Orion" e dei Douglas DC.3, dei Withworth "Ensign" e dei Clipper transatlantici, dei SM.75 e degli Junkers Ju.52, trarne utili indicazioni per future evoluzioni costruttive e giudicare sotto il profilo professionale la capacità dei colleghi, amici, nemici, neutrali.

Informazioni provenienti dalla Spagna segnalavano a fine luglio la presenza al largo di Barcellona di 5 CC.TT. inglesi disposti a raggiare con l'intento di abbattere col tiro contraereo i plurimotori civili italiani e tedeschi in rotta di approccio sul campo catalano.

Alle normali linee che collegavano l'Italia con l'opposta sponda adriatica, il nord e nord-est dell'Europa e la zona occidentale iberica, si aggiunse il 9 agosto una linea di collegamento via Tunisi-Algeri-Orano per le esigenze della CIAF e un servizio settimanale fra l'Italia e l'Egeo con partenza il martedì da Roma (ore 9) e arrivo a Rodi (ore 16,35): partenza per l'Italia il venerdì.

Non mancarono incidenti ed equivoci d'identificazione come quello occorso il 12 luglio al Cant.506 I—DODA che venne attaccato sulle coste siciliane da un CR.42 che mitragliava e danneggiava l'idrovolante; più grave l'incidente subito da uno Ju.90 quadrimotore della Lufthansa (D-ADFJ) che il 10 luglio, mentre sorvolava una zona proibita del Friuli veniva intercettato da un MC.200 il quale al rifiuto del pilota tedesco di atterrare a Udine lo mitragliava uccidendo un passeggero e ferendone altri.

A seguito di offese nemiche andavano perduti il 5 luglio a Catania il SM.75 I—LISA, il 9 dello stesso mese l'I—LIUT a Gura; il 26 novembre a seguito di incidente in atterraggio si perdeva a Linate il G.18 I—ELIO, il Ca.148/C I—LANG a Gallarate, e nel mese di dicembre andavano distrutti l'SM.83 I—ASTA a Brindisi durante una incursione inglese, il SM.75 I—LIGO abbattuto da Blenheim di fronte a Napoli e il SM.79/T (Transatlantico) I—ALAN a Bengasi/Berka durante l'evacuazione della Ci-

renaica e per incidenti di volo i SM.73 I—GELA e I—NOLA rispettivamente in A.O.I. (aeroporto di Gondar) e in Sardegna.

Fra il 10 giugno 1940 e il febbraio 1941 andarono perduti 22 velivoli da trasporto passeggeri militarizzati e 30 uomini degli equipaggi (15 dell'Ala Littoria, 12 della LATI e 3 delle Aviolinee), un pesante tributo di sacrifici offerto generosamente dagli uomini dell'aviazione civile.

Alle perdite subite per cause di guerra o incidenti sono da aggiungere i reintegri verificatisi nel corso dell'anno, con l'acquisizione del materiale di volo della Compagnia aerea belga SABENA i cui aerei SM.73/SM.83 in transito su campi dell'Africa del nord francese vennero bloccati e requisiti dalla CIAF e consegnati alla R.A. e fra questi figuravano 3 SM.83, 4 SM.73 e anche un magnifico bimotore Douglas DC.3.

I velivoli oltre ai normali collegamenti del tempo di pace, avevano raggiunto località molto lontane come l'A.O.I., collegata frequentemente con i SM.83 della 615^a Sqd. che avevano effettuato 21 collegamenti a tutto dicembre 1940 trasportando passeggeri e 12.000 kg. di merci, materiali e bagagli, mentre l'attività con la Libia molto più intensa, aveva comportato 186 voli in 753 ore effettive, kg. 24.000 di materiali, 1.240 passeggeri; ed inoltre l'Albania, l'Egeo, la Sicilia e la Sardegna, i voli di collaudo, i prelevamenti di velivoli presso le industrie, i trasferimenti di personalità, missioni militari e politiche, autorità militari.

Le Squadriglie della Libia (604^a/610^a) con 18 SM.75 avevano effettuato un intenso lavoro spesso sotto l'offesa nemica, trasportando uomini e materiali, feriti e ammalati, lanciando rifornimenti ai presidi isolati e addestrando paracadutisti in numerose missioni di aviolancio.

Le due Squadriglie per il soccorso in mare costituite all'inizio del conflitto: 613^a (Cap. pil. Fortunato Tessarin) dislocata a Cagliari/Elmas con 5 S.66 (I—VELA, I—MIRA, I—LAGO, I—LIDO, I—PRUA) e 614^a (Cap. pil. Enzo Cocchia) con 5 Cant.506: I—DORA, I—DEVI, I—ALAL, I—DODA, I—DAIN ubicata a Roma/Ostia erano integrate dalle sezioni soccorso di Stagnone e Tripoli/Caramanli che avevano in carico i Cant.506: I—DITO, I—DOTE, I—DORA, I—DEVI.

Le linee regolari in attività nel 1940 comprendevano:

ALA LITTORIA

- 1) Roma-Barcellona-Madrid-Lisbona (Via Cagliari)
- 2) Roma-Atene (sospesa ottobre)
- 3) Roma-Parigi (sospesa marzo)

- 4) Roma-Tirana-Bucarest
- 5) Roma-Tirana (Via Brindisi)
- 6) Roma-Rodi
- 7) Roma-Cagliari-Palma di Maiorca
- 8) Roma-Alghero
- 9) Roma-Tripoli
- 10) Roma-Cagliari
- 11) Roma-Berlino (Via Venezia-Monaco)

Linee Speciali

- 1) Roma-Gondar (mista militare/civile)
- Velivoli: SM.73, SM.74, SM.75, S.66, Cant.506, Ju.52, MC.94/MC.100 (44 esemplari).

LATI

- 1) Italia-Sud America
- 2) Italia-A.O.I.

Linee Speciali

- 1) Roma-Berlino (OKW)
 - 2) Roma-Casablanca (in pool con CSAS)
- Velivoli: SM.76, SM.82, SM.83 (19 esemplari)

AVIOLINEE

- 1) Brindisi-Tirana
 - 2) Milano-Budapest (Via Venezia-Vienna)
 - 3) Milano-Venezia-Zagabria-Belgrado
 - 4) Milano-Brindisi
- Velivoli: FIAT G.18/V (9 esemplari)

Linee Militari (C.S.A.S.)

- 1) Roma-Casablanca
 - 2) Roma-Rodi
 - 3) Roma-Tirana
- Velivoli: SM.75, SM.83, DC.2/DC.3, P.23, G.12, (C.S.A.S.) (14 esemplari)

Linee Albania (Ala Littoria/C.S.A.S.)

Velivoli: Ba.44/Ca.312 (7 esemplari)

Attività di volo Nuclei Comunicazioni

(10 giugno/31 dicembre 1940)

N.C.A.L. (Ala Littoria)

Ore di volo n. 706
km. percorsi n. 174.360
Voli n. 253

Cant.506/C	n. 4
SM.87	n. 1
S.66	n. 1
MC.94	n. 8
MC.100	n. 3
Ca. Borea	n. 6
SM.75	n. 6
DC.2	n. 1
DC.3	n. 1
S.71	n. 2
F.VII	<u>n. 1</u>
Totale	n.34

N.C.A. (Aviolinee Italiane)

Voli n.276	
Ore di volo n. 204	
km. percorsi n. 60.641	
FIAT G.18/V	n. 9
DC.2	<u>n. 1</u>
Totale	n.10

N.C.L. (LATI)	
Voli n. 264	
Ore di volo n. 2.622	
km. percorsi n. 905.674	
SM.75	n. 2
SM.82/C	n. 1
SM.83	<u>n. 10</u>
Totale	n. 13

Riepilogo

Voli n. 793
Ore di volo n. 3.532
km. percorsi n. 1.140.675
Velivoli utilizzati n. 53
Velivoli perduti n. 22

Attività Aviazione civile 1940

Lunghezza linee aeree	km	86.241
Ore di volo effettuate	n.	38.324
Passeggeri trasportati	n.	92.202
km volati complessivamente	n.	3.836.721
Posta/bagagli	kg.	1.379.319
Merci	kg.	646.255

Le Scuole della R.A.

L'organizzazione di supporto didattico-addestrativo della R.A. alla fine del 1939, si articolava come segue: Accademia Aeronautica, Scuole di pilotaggio, Scuole di Specialità, Scuole Specialisti, Scuole della RUNA, corsi pre-aeronautici della GIL.

Per l'istruzione a livello superiore, paragonabile come preparazione ai corsi di Stato Maggiore, erano in attività la Scuola di Applicazione e la Scuola di Guerra Aerea riservate rispettivamente agli ufficiali inferiori e a quelli superiori.

Corsi di aggiornamento professionale per talune discipline erano riservati ad ufficiali della R.A. presso analoghi istituti superiori dell'Esercito e della Marina.

Collaborazioni a livello tecnico-scientifico venivano mantenute proficuamente con istituti civili specializzati, università, Enti scientifici e il Consiglio Nazionale delle Ricerche. Tutti questi enti addestrativi erano posti sotto il controllo dell'Ispettorato Scuole della R.A. al cui comando da tempo designato era il Gen. D.A. Luigi Carnevale, poi sostituito nel 1938 dal Gen. B.A. Federico Zapelloni.

L'Accademia Aeronautica.

L'attività di preparazione dei corsi regolari per Allievi Ufficiali in SPE, aveva subito nel 1939 un notevole incremento organico sia trasformando in Reggimento il preesistente Battaglione Allievi, sia potenziando numericamente il personale insegnante, gli istruttori e il materiale didattico e di volo.

Alla data del 31 luglio 1939 erano stati promossi S. Ten. gli Allievi del Corso "Rex" (303 AA.UU.) che all'inizio di settembre avevano raggiunto i rispettivi reparti di assegna-

zione o le Scuole di Specialità.

Permanevano ancora in Accademia i 206 Allievi del 3° anno "Sparviero", i 232 del 2° anno "Turbine" e i 236 del 1° anno "Urano".

Complessivamente 725 Allievi, 26 Ufficiali, 33 Allievi stranieri (Peruviani, Boliviani, Venezuelani).

Comandante dell'Accademia sin dal 1937 era il Gen. D.A. Vittorio Giovine avvicendato poi nel 1940, coadiuvato dal Comandante in 2ª, Gen. B.A. Gino Sozzani. La sede dell'Accademia era da molti anni presso la Reggia di Caserta mentre il campo di volo della Accademia era sull'aeroporto di Capua.

L'anno scolastico 1940 vide l'affluenza al 1° anno degli Allievi del corso "Vulcano" che furono ammessi in 247 e sorprende il fatto che il 1° anno di guerra non presentò, rispetto ai precedenti, un numero superiore di allievi, considerando le prevedibili maggiori necessità dell'Aeronautica, l'ampliamento degli organici per motivi bellici, le perdite che inevitabilmente si sarebbero verificate per cause di guerra.

A titolo di curiosità il maggior numero di allievi frequentanti l'Accademia fra il 1936 e il 1942, fu quello del Corso "Rex" (305) numero questo mai più superato, anche se la maggiore affluenza si verificò per il Corso "Sparviero" con 1.208 concorrenti, poi ridotti drasticamente a 1/5 dalla severa selezione effettuata.

L'aspetto più positivo emerso nel programma didattico negli ultimi corsi pre-bellici, fu lo snellimento delle materie d'istruzione, poichè risultò che talune discipline avevano aspetti eminentemente teorici e privi di una qualsiasi applicazione pratica e come tali quindi giudicati inutili alla preparazione professionale degli ufficiali piloti (citiamo come materie abolite: geometria descrittiva, meccanica razionale e applicata alle costruzioni).

Il nuovo programma fu essenzialmente tecnico-pratico poiché venne deciso che talune necessarie cognizioni sarebbero state impartite successivamente dalla Scuola di Guerra Aerea con sede a Roma (Gen. D.A. Mario Ajmone Cat poi sostituito nel 1940 dal Gen. D.A. Giuseppe Santoro), un ente istruzionale ad alto livello generale che poteva paragonarsi sostanzialmente come finalità alla preparazione degli Ufficiali di Stato Maggiore così come faceva da tempo l'Esercito col suo Corpo degli Ufficiali di S.M.. Altro ente integrativo per la preparazione tecnico-professionale degli Ufficiali in SPE fu la Scuola di Applicazione della R.A. (Gen. B.A. Oreste Vespignani) nella sua sede di Firenze, dove venivano indetti corsi di preparazione per affinare maggiormente le cognizioni professionali nel più vasto campo di lavoro dell'Aeronautica militare.

Alcune materie di istruzione e segnatamente arte militare terrestre e navale, insegnate da docenti qualificati provenienti dal R.E. e dalla R.M., materie il cui scopo precipuo consisteva nell'approfondire la conoscenza e l'impiego dei mezzi terrestri e navali così come furono utilizzati durante la 1ª guerra mondiale, non suscitarono negli Allievi particolare attenzione né determinarono la nascita di una spiccata cooperazione interforze, probabilmente sia per i superati concetti impartiti in relazione ai mezzi usati, che per lo spirito prettamente indipendente come concetti d'impiego e visione generale, che gli aviatori avevano nei confronti delle altre FF.AA..

Da tale mancata collaborazione, dall'insufficienza addestrativa interforze e dalla modesta predisposizione a partecipare con sentita convinzione allo studio per l'assolvimento di talune missioni di aerocooperazione terrestre (assalto/supporto tattico) e navale (appoggio tattico/ cooperazione offensiva e difensiva) dovevano emergere nel corso del conflitto alcune disfunzioni operative, vistosi errori di identificazione, scarsi risultati.

Dire se il programma di insegnamento così come era impostato fosse strettamente rispondente alle necessità della preparazione di un buon ufficiale pilota, se venisse data importanza a talune materie scientifiche a discapito di quelle specificamente professionali, può costituire alla luce dei fatti e dei risultati scaturiti, materia di riflessione e di esperienze positive e negative allo stesso tempo. A nostro giudizio, riteniamo che ci furono serie carenze nella preparazione essenzialmente professionale a maggiore beneficio della preparazione scientifica, considerando sia le materie di insegnamento a livello universitario, sia il corpo insegnante composto tutto da docenti con superiore preparazione scientifica e come tali abituati ad esigere il massimo impe-

gno ed applicazione su materie tipiche di talune facoltà: ingegneria, matematica, fisica, con grave dispendio di energie mentali, costante, stressante e tenace partecipazione individuale, notevole dispendio di tempo nell'economia generale del programma globale di insegnamento che concedeva sfortunatamente minori disponibilità per le materie essenzialmente militari, per le necessarie esercitazioni professionali, per l'addestramento al volo e all'arte della guerra aerea, fine ultimo e determinante della presenza e della costituzione dell'Accademia Aeronautica.

*

Materiale di volo delle scuole (1937)

Ba.25	n.	179
Ba.28	n.	24
CR.20	n.	80
Ca.101	n.	4
Ca.102	n.	1
Ca.111	n.	97
Ca.133	n.	8
Ca.310	n.	4
Br.2	n.	16
Br.3	n.	21
Totale	n.	430

Accademia Aeronautica

Ba.25	n.	80
CR.20	n.	5
Ro.41	n.	50
CR.30	n.	3
Totale	n.	138
TOTALE COMPLESSIVO:	n.	568

*

L'addestramento al volo.

Questo aspetto, così importante e fondamentale per la formazione di un ufficiale pilota in SPE, non ebbe presso l'Accademia Aeronautica un sufficiente numero di ore da destinare al volo ed all'affinamento delle qualità di pilota, in parte per i motivi suaccennati riguardanti l'impegno ed il tempo riservato alla preparazione teorica-scientifica, in parte perché il programma previsto per l'istruzione al volo venne ristretto in misura forse eccessiva, con negativi riflessi pratici che si manifestarono al momento dell'assegnazione ai reparti operativi, costretti, obtorto collo, ad assolvere non di rado funzioni didattiche delegate di norma agli enti di istruzione e addestramento al volo. Il programma di

istruzione predisposto dallo SM/RA stabiliva per l'ultima-
zione del corso di pilotaggio: istruzione a doppio comando
su velivolo scuola, volo senza istruttore, brevetto di pilota
d'aeroplano, istruzione a doppio comando su velivolo da
bombardamento o da caccia in servizio, volo senza istrutto-
re, conseguimento del brevetto di pilota militare con un ba-
gaglio di preparazione tale da garantire l'immissione in squa-
driglie del neo-brevettato presso il reparto di assegnazione.
Tutto il programma doveva compiersi in 72 ore di volo
complessive suddivise nei tre anni del Corso regolare
dell'Accademia. Un numero di ore considerato non suffi-
ciente per la formazione di un buon pilota.

Tale programma venne successivamente e parzialmente
modificato dal Comando Accademia il quale, pur mante-
nendo invariato l'indice stabilito delle 72 ore triennali, le
suddivise più razionalmente assegnando 22 ore per il 1° an-
no per il doppio comando e voli individuali, 37 ore di volo
per il 2° anno (17 per il doppio comando e 20 per il conse-
guimento del brevetto di pilota d'aeroplano) e infine 13
ore per il 3° anno con voli più impegnativi: acrobazia, na-
vigazione, ricognizioni, ecc., per conseguire il brevetto di
pilota militare utilizzando come aerei scuola e addestrativi
rispettivamente il Ba.25 e il Ro.41.

Il reparto volo dell'Accademia Aeronautica, al comando
del Cap. P. Bonacci, comprendeva circa 140 aerei biplani
tipo Ba.25, CR.20, Ro.41, CR.30, utilizzati per il consegu-
imento dei due brevetti di pilotaggio previsti (Ca.133 per le-
zioni RT/RG).

Gli istruttori comprendevano: il S. Ten. pil. Rota, i M.lli
Alessio, Monti, Bettiga, i S.M. Grassa, Botta, Fusco, Dur-
so.

Il criterio di distribuzione dei velivoli in dotazione preve-
deva 1 Ba.25 ogni 6/8 Allievi e 1 Ro.41 ogni 8/10. Un velivo-
lo d'assalto o bombardamento -Ba.65, BR.20/SM.79 -ogni
30 Allievi.

Il programma d'istruzione al volo comprendeva: decollo
con istruttore (15' poi aumentati a 20' per ogni volo), de-
collo allievo dopo circa 7/10 ore di volo comprendenti
20/25 decolli ed atterraggi, 15 decolli individuali ed altret-
tanti atterraggi per circa 4/5 ore di volo, vite D.C. (destra-
sinistra) e poi per il solo allievo; allenamento circuito chiu-
so, allenamento ricognizione, figura acrobatica "otto",
perfezionamento, ricognizioni con relazione scritta, volo in
quota (m. 3.000/4.000), rettangolo, acrobazia, lancio mes-
saggio. Dopo circa 40 ore di istruzione col Ba.25 si passava
al pilotaggio del Ro.41 con un programma di volo così ar-
ticolato: decollo D.C., decollo individuale dopo 5 ore di
D.C., giro campo, raid, volo controllato, volo in quota

(m. 5.000/6.000), acrobazia (alternando il Ba.25), allena-
mento, addestramento R.T./R.G. con Ca.133. Passaggio
sul CR.30 dopo 65 ore di volo con Ba.25/Ro.41 (6 ore di
volo), passaggio sul CR.32 (per gli allievi destinati alla
Caccia), acrobazia, pattuglia (circa 10 ore di volo). Com-
plessivamente 70/75 ore di volo per il conseguimento del
brevetto di pilota d'aeroplano e pilota militare.

Nel 1939 la Scuola di Volo dell'Accademia effettuò 21.114
ore di pilotaggio comprendenti figure semplici, navigazione
e istruzione con 1.554 decolli; i brevetti al pilotaggio di ae-
roplano ottenuti furono 175 e i brevetti di pilota militare
assommarono a 190 abilitati.

Nel 1940 si verificò invece un minor numero di ore di volo
per un totale di 15.653 con 1.542 decolli; l'assegnazione di
197 brevetti d'aeroplano e 355 di pilota militare.

Il biplano Ro.41 (versioni D.C. e M.C.), che poteva consi-
derarsi l'aeroplano standard, venne assegnato all'Accade-
mia sin dal 1937 allorché venne ceduto in 41 esemplari dal
50° Stormo d'Assalto, dalla 207ª Sqd. BT e dal 1° C.S.A.
di Guidonia. Con la assegnazione di tale eccellente velivo-
lo, opportunamente declassato dall'inconsueto ruolo di ae-
reo da caccia assegnatogli impropriamente a quello più
congeniale di addestratore, il reparto di volo dell'Accade-
mia riacquistava capacità tecnica e qualitativa offrendo
agli allievi un migliore standard addestrativo e più elevate
prestazioni.

Le Scuole di Pilotaggio.

Avevano il compito di provvedere all'istruzione degli Allie-
vi ufficiali e sottufficiali piloti di complemento o destinati
a domanda al servizio attivo, effettuando all'incirca lo stes-
so programma addestrativo previsto per l'Accademia Ae-
ronautica - brevetto di pilota d'aeroplano -brevetto milita-
re di pilota.

Nel 1937 erano in funzione 13 Scuole suddivise in Sedi di
1° periodo: Tassignano, Parma, Arezzo, Lucca, Bari, Pi-
stoia, Elmas (poi Monserrato), Siena, Centocelle Nord,
Desenzano e Vigna di Valle (queste ultime due per idrovo-
lanti) e Sedi di 2° periodo: Grottaglie, Malpensa, Castiglio-
ne del Lago (già Aviano), Foggia, Cameri, Roma/Littorio,
Puntisella di Pola (idro).

Vi erano in addestramento 440 allievi per il 1° periodo e
850 per il 2°, cui erano da aggiungere 222 piloti della riser-
va aeronautica in ciclo di allenamento periodico.

Il materiale di volo comprendeva: Ba.25, Ba.28, per il 1°

ciclo di preparazione e Ro.41, CR.20, Ca.102, Ca.111, Ca.133, Ca.310, BR.2, BR.3 e S.59 Bis per il 2° periodo con una disponibilità totale di 440 aerei fra cui una parte in versione idro. Il numero degli allievi brevettati durante l'anno fra il 1° e il 2° periodo fu di 2.746 con un totale di 105.800 ore di volo, 309.400 decolli.

Si verificarono 21 incidenti mortali con la perdita di altrettanti allievi e 4 istruttori.

Nel 1938 l'organizzazione delle Scuole di Pilotaggio venne ristrutturata e si determinò la seguente situazione: Scuole di 1° periodo - Grosseto (ex Monserrato), Cameri, Pisa (ex Pistoia poi ad Aquino), Pescara (ex Siena), Falconara (ex Centocelle n.), Ghedi (ex Scuole di Parma e Arezzo), Frosinone, Perugia (ex Scuole di Lucca e Bari). La prevista Scuola di Firenze/Peretola venne trasformata in Sqd. Aut. di Volo della costituenda Scuola di Applicazione della R.A.. Vennero istituite le nuove Scuole idro di Lido di Roma (ex Vigna di Valle) e di Como, ed istituita la Scuola modello di Perugia (ex Tassignano/Capannori) dopo aver scartato per motivi ambientali la prevista sede di Vibo Valentia. Venne anche impiantata una Scuola in Libia a El Adem.

Per le Scuole di 2° periodo vennero istituite le nuove sedi di Portorose (idro), Foligno ed abolite quelle di Cameri (trasformata in 1° periodo), Roma/Littorio, Puntisella (trasferita poi a Portorose).

Il materiale di volo venne in parte rinnovato con l'immissione in servizio del Ca.100 al posto del Ba.25 e con aliquote crescenti di Ro.41, Ca.133, Ca.310 che portarono al totale di 505 i velivoli in carico alle 17 Scuole in attività. L'aspetto più importante che si manifestò ad iniziare dal 1938, fu la trasformazione delle Scuole di 2° periodo in Scuole di Specialità per la Caccia, l'Assalto e il Bombardamento.

Il nuovo programma addestrativo prevedeva: 30 ore di volo con Ba.25 per il brevetto di pilota d'aeroplano, 30 ore con Ro.41 per il brevetto militare.

Si otteneva in tal modo presso le Scuole, una economia di 10/15 ore di volo rispetto al tempo occorrente per brevettare un allievo dell'Accademia Aeronautica.

Dopo il conseguimento del brevetto militare, i piloti venivano selezionati per specialità ed effettuavano un ulteriore ciclo di perfezionamento presso le Scuole di Specialità (ex 2° periodo) così suddiviso: Caccia/Assalto (20 ore di volo fra CR.30/CR32) cui erano da aggiungere altre 5 ore per coloro destinati all'assalto.

Bombardamento: 10 ore di volo su Ca.310, 10/15 ore su SM.81, SM.79, BR.20. Complessivamente le Scuole di Pi-

lotaggio e Specialità consegnavano ai reparti un pilota addestrato in 80/85 ore di volo.

Le prove di brevetto d'aeroplano consistevano per il Ba.25 nell'effettuare i seguenti voli: rettangolo a quota 1.500 m./2.500 m. con permanenza di 30' a quota intermedia (2.000 m.), 5 circuiti a forma di 8 a quota m. 400.

Per il brevetto militare su Ro.41 si richiedeva invece: rettangolo a m. 4.000 di quota, salita a m. 4.000, 5 circuiti a quota 600 m., ricognizione fotografica a non meno di 50 km dal campo, acrobazia (vite, gran volta, rovesciamento d'ala). Per le prove di Specialità il programma stabiliva quanto segue:

Caccia - salita a m. 6.000, volo in coppia (destra/sinistra), acrobazia (vite, rovesciamento d'ala, gran volta), fotomitragliamento del palloncino (velivolo CR.32).

Bombardamento - rettangolo a m. 2.000, salita a m. 4.500, ricognizione obiettivo a quota 2.500 e 150 km dal campo, volo notturno durata 10', tiro in caduta con bombette da kg. 10 da quota m. 2.000 (aerei SM.81/SM.79).

I risultati ottenuti furono: 416 piloti per il brevetto d'aeroplano con 13.684 ore di volo, 653 brevetti di pilota militare con 31.072 ore di volo, 618 piloti della riserva avviati e riaddestrati a cicli di allenamento periodici con 18.452 ore di volo.

Lo stesso anno il Comando delle Scuole venne assunto dal Gen. B.A. Vincenzo Velardi e uno dei suoi primi provvedimenti presi fu la standardizzazione del materiale di volo assegnato alle Scuole di Specialità che risultava così suddiviso:

B.T. - Ca.310, SM.81, SM.79, BR.20

C.T. - CR.30, CR.32 (anche per l'assalto)

O.A. - CR.30, CR.32

R.M. - Cant. Z.501.

Il fabbisogno di piloti per le diverse Specialità prevedeva per il 1938 una suddivisione del 44% per il B.T. (286 Ufficiali + 286 Sottufficiali), il 20% per la C.T. (87 Ufficiali + 173 Sottufficiali) il 16% per l'O.A. (67 Ufficiali + 141 Sottufficiali), il 3% per il B.M. (20 Ufficiali + 19 Sottufficiali), il 3% per la C.M. (13 Ufficiali + 26 Sottufficiali), il 14% per la R.M. (61 Ufficiali + 121 Sottufficiali). Complessivamente 1.300 piloti (534 Ufficiali + 766 Sottufficiali) necessari per completare gli organici dei reparti in servizio e quelli di nuova costituzione.

La suddivisione degli allievi presso le varie Scuole prevedeva:

3 Scuole per B.T. con 350 Allievi;

3 Scuole per C.T./O.A. con 320 Allievi;

1 Scuola per idro con 180 Allievi per un totale di 850 Allievi frequentanti.

La ricettività delle Scuole era la seguente:

Malpensa	n. 250
Foligno	n. 100
Grottaglie	n. 250
Aviano	n. 200
Castiglione	n. 100
Foggia	n. 200
Cameri	n. 170
Ghedì	n. 170
Orvieto	n. 110
Grosseto	n. 100
Pescara	n. 100
Falconara	n. 100
Frosinone	n. 100
Aquino	n. 100
El Adem	n. 170
Lido di Roma	n. 90
Como	n. 90
Totale	n. 2.400 Allievi

La trasformazione delle Scuole di 2° periodo fu la seguente:

Caccia/Assalto - Aviano, Foggia, Castiglione.

Bombardamento Terrestre - Malpensa, Foligno, Grottaglie.

L'addestramento era previsto per la durata di 14 mesi: 9 mesi (1° periodo) 5 mesi (2° periodo).

Per ottemperare a quanto previsto dalla ristrutturazione 1938, le prime Scuole di 2° periodo trasformate in Scuole di Specialità furono rispettivamente: Castiglione del Lago per la Caccia e Aviano per il Bombardamento e come tali ebbero una dotazione di materiale di volo idoneo per i nuovi compiti (6 CR.30, 10 CR.32, 4 Ba.64, 16 AP.1 per Castiglione e 6 SM.81, 2 SM.79, 2 BR.20, 6 Ca.310, 12 P.32, 4 Cant.1011 assegnati ad Aviano).

Nel 1939 al Comando Ispettorato Scuole subentrava al posto del Gen. Velardi il Gen. B.A. Federico Zapelloni e si verificarono una serie di avvenimenti così sintetizzati:

Scuole di pilotaggio - 1° periodo n. 12

Falconara, Grosseto, Pescara, Frosinone, Orvieto, Jesi (già Cameri), Aquino, Fano, Montecorvino Rovella, Desenzano, Portorose. Soppressione delle Scuole di Pisa, Ghedi, Cameri, Puntisella, Lido di Roma, Como.

2° periodo n. 7 - Malpensa, Grottaglie, Gioia del Colle, Foggia, Alghero, Castiglione, Puntisella. Abolite le Scuole di Perugia e Foligno trasferite rispettivamente a Gioia del Colle e Alghero.

Le novità di rilievo che si verificarono nel materiale di volo furono: l'accantonamento graduale ma definitivo del veterano Ba.25 che venne passato alla RUNA ad eccezione della versione Ba. 25 idro per cui sussistevano al momento difficoltà di approvvigionamento; trasformazione tecnica e assegnazione del Ro.41 quale aereo addestratore per il 1° periodo in sostituzione del Ba.25.

Il programma di addestramento venne modificato poichè stabiliva per l'acquisizione del brevetto di pilota d'aeroplano l'uso del Ro.41 (o Ba.25/I) e successivamente il passaggio su aerei sempre più impegnativi: CR.20, CR.Asso, BR.2 (BR.3), S.59Bis, Cant.25, M.41 alcuni dei quali rimessi appositamente in servizio per le esigenze delle Scuole.

Per il brevetto militare i velivoli assegnati per tale acquisizione e da utilizzare progressivamente comprendevano nell'ordine:

CR.30 (Ca.310), aerei intermedi - CR.32, Ba.65 -aerei di linea CR.42, SM.81, SM.79, BR.20. Per gli idrovolanti: Ro.43, Cant.501, Cant.506 ed S.55 (quest'ultimo fino a consumazione).

Le assegnazioni del materiale di volo per le Scuole stabilivano per il 1° periodo n. 346 velivoli fra Ba.25 (in fase di sostituzione), Ro.41 (148 esemplari di nuova assegnazione fra cui 42 D.C.), Ba.25/I n. 24, Cant.501 n. 24; tutti gli altri aerei di vecchio tipo erano a consumazione e sarebbero stati gradualmente sostituiti con tipi più moderni.

Per il 2° periodo erano disponibili n. 218 velivoli e precisamente: 40 CR.30 (20 D.C.), 55 CR.32, 50 Ca.310, 39 SM.81, 9 SM.79, 9 BR.20, 10 Ro.43, 6 Cant.506. Era in corso di valutazione la proposta di assegnare un'aliquota di AP.1, Ba.64/D.C., Ba.65 e Ba.88, CR.42, G.50 e MC.200 in attesa che l'apposita commissione valutasse i risultati per un concorso di aereo scuola standard in cui erano stati presentati numerosi aerei: FN.310, Sai.3, Ca.166, Sa.202, Sai.2/S, FN.315, ND.6, Sai.7, FL.3, Ca.164, FC.5, Cant.1012, BM.1, Sai.1, CN.30, J.6/S, J.6/M, Sa.200. Fra questa notevole serie di prototipi erano stati prescelti diversi aerei ritenuti idonei per tale compito addestrativo e l'Ispettorato Scuole aveva proposto l'ordinazione di 395 aerei così ripartiti: Sa.202 n. 150, Sa.200 n. 75, FC.5 n. 50, FN.315 n. 60, Sai.7 n. 60.

Il nuovo programma addestrativo generale, edizione 1939, stabiliva in tal modo lo svolgimento dei corsi allievi:

1° periodo:

Ba.25 n. 30 ore di volo per allievi ordinari (da sostituire con Sa.202).

Ba.25 n. 22 ore di volo per allievi con brevetto civile (da sostituire con FL.3)

Ba.28 n. 1 ora di acrobazia (da sostituire con Ro.41).

2° periodo:

Caccia/Assalto

Ro.41 n. 30 ore di acrobazia (brevetto militare)

CR.32 n. 14 ore - abilitazione - apparecchio di linea - addestramento.

Ro.41 n. 15 ore -addestramento (prevista sostituzione con CR.42)

AP.1 (Ba.64/Ba.65) n. 25 ore - abilitazione apparecchio di linea - addestramento Specialità (prevista sostituzione con G.50).

Bombardamento -

Ca.310 n. 3 ore (solo pilota)

BR.20 n. 4 ore abilitazione apparecchio di linea

SM.81 n. 3 ore abilitazione apparecchio di linea

SM.79 n. 4 ore abilitazione apparecchio di linea

Brevetto militare - n. 5 ore di volo su apparecchio di linea

Perfezionamento - n. 15 ore su velivoli bimotore di linea.
n. 15 ore su trimotore di linea.

Un numero di ore ritenuto insufficiente a formare un ottimo pilota da caccia per il quale erano previste almeno 150 ore e ancora più -250- per un pilota da bombardamento. In previsione di applicare concretamente il programma addestrativo edizione 1939, lo SM/RA iniziò ad assegnare il necessario materiale di volo e la Scuola di Foggia, designata per la Specialità Assalto, ebbe 15 AP.1, 10 Ba.64/D.C., 10 Ba.65 mentre l'Ispettorato Scuole, sciolte le riserve circa le ordinazioni del nuovo materiale, commissionava 150 FL.3 (50 Avia + 100 Augusta), 150 Sa.202 (100 Saiman + 25 SACA + 25 CNA), 75 Sa.200 (Saiman/Lido di Roma); contemporaneamente venivano ordinati 500 motori (200 CNA/D 4, 200 Alfa 110 e 100 Alfa 115).

Alla fine del 1939 il parco velivoli delle Scuole di Pilotaggio contava 885 aerei con un incremento di 413 aeroplani rispetto a quelli esistenti all'inizio dell'anno e fra questi 699 erano in carico alle Scuole di 1° periodo e 186 a quelle del 2° ciclo.

Le previsioni per il 1940 stabilivano l'accantonamento dei modelli AP.1, Ca.113, P.32, Cant.1011, CR.20, BR.3 e la

loro sostituzione con Ca.164, Ca.111, Ca.133, Ba.65.

Nel 1939 acquisirono il brevetto di pilota d'aeroplano ben 1.183 allievi mentre si brevettarono piloti militari n. 1.535 allievi e fra questi vennero abilitati al pilotaggio di velivoli militari di linea n. 1.074 piloti.

Le ore di volo assommarono a 127.778 con 445.381 voli. I morti per incidenti furono 31 (28 allievi e 3 istruttori).

Un lavoro straordinario fu effettuato dalla Scuola di Grottaglie dove si trovavano in addestramento 200 allievi piloti ungheresi che utilizzavano aerei CR.32, Ca.310, ed SM.81. Di questi allievi 101 vennero brevettati piloti militari.

Poco prima dell'inizio della guerra, nel giugno 1940, ci fu un ulteriore incremento di nuovo materiale di volo con l'assegnazione di altri 61 Ro.41, 30 Ba.28, 15 CR.30 per le Scuole di 1° periodo e si verificò l'arrivo in quelle di 2° periodo di un primo lotto dei nuovi caccia a motore stellare da poco tempo in carico agli Stormi di 1ª linea e fra questi 10 CR.42 e 14 G.50 (4 D.C.) integrati da 18 CR.32. Venne costituita una quarta Scuola per la Specialità Caccia a Rimini e furono assegnati velivoli di recente adozione fra cui 34 G.50 D.C., 85 G.50, 40 CR.42 e 73 dei nuovi Macchi C.200. Per l'addestramento acrobatico vennero assegnati FN.315 e Sai.7. Sostanzioso anche l'incremento di nuovi aerei addestrativi per le Scuole da Bombardamento, Ricognizione Marittima, Osservazione Aerea fra cui i primi Cant. 1007 e i bimotori Ca.313 che portarono ad un totale di 1.450 esemplari i velivoli in carico alle Scuole di Pilotaggio.

Nel mese di luglio subentrava al Comando dell'Ispettorato Scuole il Gen. D.A. Vittorio Giovine che sostituiva il Gen. Zapelloni.

Con circolare del 20.7.1940 della D.G. delle Scuole e dell'istruzione aeronautica venne aggiunta la denominazione specifica : "di addestramento alla Specialità C.T., B.T." per le Scuole di 2° periodo considerando logicamente che gli allievi, nell'acquisire il brevetto di pilota militare, acquisivano anche l'abilitazione al pilotaggio del velivolo militare che si trovava in linea con la Specialità d'assegnazione. Vennero istituite ex novo le Scuole da R.M. a Taranto (poi trasferita ad Orbetello) ed O.A. a Cerveteri per una più specifica specializzazione del personale destinato a tali compiti operativi; vennero anche costituite le SRAM presso le Scuole di Malpensa, Castiglione, Fano, Grosseto, Frosinone, Ghedi, Pisa, Perugia.

Venne abolito il nucleo di addestramento al Bombardamento Marittimo di Spezia/Cadimare e sciolta la Scuola di Alta Velocità di Desenzano, mentre una nuova Scuola di 1° periodo venne impiantata a Pistoia. Per le aumentate

esigenze della Specialità Caccia, 16 giorni dopo la dichiarazione di guerra, entrò in funzione a Campoformido (Udine) una nuova Scuola di addestramento Caccia con una dotazione di 42 aerei (8 CR.30, 10 CR.32, 10 CR.42, 10 G.50, 4 G.50/D.C.) e qualche mese più tardi anche per il Bombardamento venne costituita la Scuola addestramento B.T. di Bologna/Panigale.

Scuole di Specialità.

Prima della ristrutturazione del 1939 erano in attività, per particolare interesse dello SM dell'Aeronautica, alcune Scuole di specializzazione con compiti di preparazione e perfezionamento per gareggiare in competizioni aeree o tesi soprattutto alla conquista dei records, oltre alla preparazione professionale degli equipaggi destinati ad ottenere tali risultati propagandistici: vi era il Reparto di Alta Velocità di Desenzano, quello di Alta Quota di Guidonia e il NADAM (Scuola di Navigazione d'Alto Mare - poi da Bombardamento Marittimo) di Orbetello.

Nel 1939 si iniziò però a far qualcosa di più specifico per la preparazione professionale, tecnica e operativa generalizzata degli equipaggi, in senso più vasto e meno esclusivo dell'élite che aveva beneficiato sino a quel momento degli enti addestrativi e dei mezzi destinati a finalità sportive e per rekords.

Nasceva quindi il Nucleo di addestramento al B.M. di Spezia/Cadimare che utilizzava in forma più specifica le cognizioni acquisite alla NADAM, la Scuola di Ricognizione Marittima di Taranto per soddisfare le particolari esigenze della R.M. e la Scuola di Osservazione Aerea di Cerveteri per l'aerocooperazione con il R.E..

Una serie di enti addestrativi che subiranno, nel corso degli anni successivi, numerose modifiche, soppressioni, trasformazioni.

Prima dell'istituzione a Cerveteri della Scuola da O.A., al cui comando era stato designato il Ten. Col. Arturo Giordano, vi erano stati alcuni tentativi per coordinare l'attività dei reparti da O.A. con la costituzione a Dobbiaco di un reparto di volo per zone nevose dotato di 6 Ro.37Bis, 3 Ba.25 "Linx", 3 Ro.1Bis muniti di sci.

Su tale nucleo addestrativo affluirono a turno il personale del 5° Gruppo O.A. di Venaria Reale, il 71° di Merna di Gorizia, la 33ª Sqd di Bresso, la 32ª di Bolzano, la 113ª di Campoformido per eseguire un ciclo di addestramento sulle Dolomiti.

Si ottennero buoni risultati e positive esperienze in una forma di attività esplorativa poco conosciuta.

Il materiale assegnato inizialmente alla costituenda Scuola da O.A. di Cerveteri comprendeva: 14 FIAT A.300, 12 Ro.1Bis, 2 FIAT R.22, 8 S.59Bis, 1 Cant. 504 per un totale di 39 aeroplani.

La più importante istituzione creata per la preparazione degli equipaggi al volo strumentale di cui l'Aeronautica italiana difettava in forma preoccupante, lacuna che non verrà mai completamente colmata per tutto il corso del conflitto proprio per la mancanza di idonee strutture didattiche, fu la costituzione della Scuola di Volo senza visibilità (S.V.S.V.) voluta personalmente dal Capo di SM/RA Gen. Giuseppe Valle e soppressa al momento dell'assunzione di comando del nuovo Capo di SM/RA Gen. Francesco Pricolo alla fine del 1939.

Basata dapprima a Ciampino Nord, e chiamata inizialmente Scuola di Volo Cieco, la S.V.S.V. venne successivamente trasferita sul nuovo aeroporto di Littoria, più idoneo per infrastrutture tecniche e ubicazione dell'affollato aeroporto romano.

Posta al comando del Magg. pil. Giorgio Rossi, si articolava in un comando scuola, direzione corsi, comando reparto di volo suddiviso a sua volta nelle sezioni: Istruzione Primaria (1° nucleo), Perfezionamento (2° nucleo) e Telecomunicazioni comprendente un posto RG e un centro radiotrasmittente e ricevente. Completava l'organico della scuola un Ufficio Tecnico per le Esperienze e un Ufficio Mete per le previsioni.

Il materiale di volo assegnato alla Scuola comprendeva 23 aeroplani suddivisi in 8 SM.81, 2 SM.79, 3 BR.20, 2 Ca.310, 3 Ca.309 e 5 Ba.25, attrezzature tecniche e radioelettriche, simulatori "Link Trainer" acquistati negli USA, materiale scientifico.

La S.V.S.V. aperta a tutti gli equipaggi ed in particolare a quelli destinati alla condotta di velivoli plurimotori, aveva come programma un corso teorico-scientifico-pratico, modifiche tecniche alla strumentazione per l'assistenza radio e il volo senza visibilità (sistema Adcock-Siemens), lezioni su RG e RT integrate da un programma di volo comprendente 8 ore di volo strumentale e decolli ciechi, 5 ore di navigazione con radiogoniometro a terra, 9 ore di atterraggi col sistema ZZ, 8 ore di navigazione con RG di bordo; il corso veniva completato con un raid notturno superiore ai 500 km.

Alcuni aerei della Scuola con immatricolazione civile, fra cui gli SM.81 I—SVSV, I—SUSD, I—SUSO, I—SVSM,

I—SUSE, I—SVSL, I—SUSB, I—SVSD, erano stati particolarmente attrezzati per compiere navigazioni a lungo percorso in diverse nazioni europee: Germania, Spagna, Ungheria, Romania, ecc..

Il nucleo d'istruzione aveva come compito principale l'espletamento dei seguenti presupposti: istruzione all'apparecchio Link, volo strumentale, voli triangolari a breve percorso, sistemi di atterraggio con scarsa visibilità, ricerche campo, sorvoli antenne, esercitazioni RG di bordo. Ultimato il ciclo preliminare gli allievi passavano al 2° nucleo che effettuava voli triangolari a lungo percorso, perfezionamento atterraggio senza visibilità con apparecchi veloci tipo SM.79/BR.20, acrobazia senza visibilità, voli sperimentali e sondaggi atmosferici per ricerche sulle formazioni di ghiaccio.

Nel 1937/38 la S.V.S.V. entrò gradualmente in funzione e nel 2° anno gli equipaggi erano già in grado di svolgere missioni di un certo impegno fra cui una esercitazione per la ricerca in mare della nave-bersaglio radiocomandata "S. Marco" ed altre esercitazioni durante attacchi simulati in diverse città dell'Italia impegnate in prove di difesa antiaerea con la DICAT.

Vennero presi accordi anche con la Luftwaffe per impostare una collaborazione tecnica-operativa in pool, con voli a lungo percorso di velivoli tedeschi in Libia e missioni in Germania dei trimotori della S.V.S.V..

I percorsi erano programmati sull'itinerario da Littoria a Königsberg e sull'itinerario Kothén-Staaken-Wesendorf dov'erano ubicati altrettanti centri RT dell'Aviazione germanica e con i quali si stabilivano contatti radio e RG (ad es.: Wesendorf aveva come nominativo D1W con onda di ascolto su metri 942-617-686-52). Wesendorf era la sede della S.V.S.V. della Luftwaffe (Flugblindschule 1).

Nel corso di tale programma in comune si verificò un serio incidente risolto fortunatamente senza conseguenze, allorché l'SM.81 (MM.20161) I—SVSL in volo sulla Germania il 12 settembre 1938 da Ciampino a Wesendorf al comando del Ten. Col. Siro Fossati, fu costretto a spegnere il motore centrale per perdita olio. Avendo da poco superato Monaco (nominativo QAG) e costretto ad abbassarsi dalla prescritta quota di volo di 5.000 m. ad un livello inferiore, il Col. Fossati chiese alla stazione RT di München/Riem se era proibito sorvolare Norimberga ed ebbe come risposta: No! Segnalati i motivi tecnici della richiesta ed accettata l'offerta di Monaco/Riem per radio assistenza, l'I—SVSL si abbassò gradualmente fino a 300 m. sempre assistito dalla radio dell'aeroporto di Riem che forniva notizie sull'altezza delle nubi, rilevamenti RG ed altre utili infor-

mazioni. Forato finalmente il basso tappeto di nubi, l'aereo italiano si trovò improvvisamente nel sereno ma però sulla verticale dello stadio di Norimberga, in cui era in corso una "oceanica" adunata di camicie brune alla presenza del Führer. Stupore dell'equipaggio per l'insolito spettacolo quando improvvisamente il trimotore italiano veniva fatto segno a forte tiro della Flak davanti, a sinistra e sotto l'aereo, per cui il Ten. Col. Fossati dopo essersi sottratto al grave pericolo infilandosi in un provvidenziale banco di nubi, atterrava al vicino aeroporto dove riceveva le scuse del comandante l'aeroporto ugualmente sorpreso per l'imprevisto episodio.

Nel 1938 gli SM.81 vennero portati a 14 esemplari e venne tenuto anche un corso di aggiornamento professionale per i comandanti di aeromobili civili della Soc. Trasporti Aerei dell'AOI.

Nel 1939 la SVSV aveva in carico 20 SM.81 e 18 SM.79 oltre ad altri tipi di velivoli, aveva progettato e realizzato come strumentazione supplementare un tipo di telebussola da guerra, un cruscotto standard mod. SVSV e un altimetro tarato per 10.000 m; era stata costituita una SRAM per la manutenzione dei velivoli e parte del personale e del materiale di volo in esuberanza era stata trasferita sul campo di Pratica di Mare in fase di costruzione nei pressi di Ostia. L'avvenimento più importante avvenuto nel corso dell'anno, fu la trasformazione della SVSV in reparto autonomo per l'impiego bellico speciale per l'assolvimento dei seguenti compiti - 1°: ricognizioni a lungo raggio per obiettivi strategici. 2°: ricognizioni per missioni meteo. 3°: avanscoperta per formazioni da bombardamento per facilitare le modalità di navigazione, rotta, assistenza radio e meteo (un sistema "Phatfinder" ante litteram di grande importanza sotto il profilo storico). Il reparto venne ordinato su tre squadriglie di cui una su SM.81 con motori Alfa 125 e due su SM.79 (motori Alfa 126) per un totale di 28 aerei. L'avvento del Gen. Pricolo nel novembre 1939 allo SM della R.A., ebbe come effetto immediato un certo movimento di comandanti di ZAT e di GG.UU., alcuni provvedimenti per problemi tecnici, finanziari, amministrativi.

Vennero disciolti alcuni enti considerati superflui e fra questi, in data 15.6.1940, vi fu anche la SVSV di Littoria smobilitata a guerra dichiarata nel quadro di una generale riforma e strutturazione dei metodi addestrativi e degli enti d'istruzione, a parere del nuovo Capo di SM: «... non all'altezza di garantire il necessario standard qualitativo dei piloti addestrati» dopo la constatazione che su oltre 5000 piloti solo il 30% possedeva un adeguato livello di preparazione professionale e fra questa modesta percentua-

le non più del 15% era addestrata al volo notturno. Con tali provvedimenti, la SVSV che a maggior ragione doveva continuare a funzionare venne disciolta, il personale andò ad altri enti, il materiale di volo e le attrezzature vennero utilizzati diversamente e parte andarono alla Scuola Addestramento al B.T. di nuova costituzione di Jesi (12 SM.81, 12 SM.79, 6 BR.20, 12 Ca.310). Preziose esperienze triennali andarono perdute e gli equipaggi addestrati sino a quel momento che potevano considerarsi veramente all'altezza per capacità con i migliori aviatori tedeschi e inglesi, che avevano all'incirca la stessa preparazione professionale, non ebbero l'opportunità di essere adeguatamente utilizzati per l'assenza sui normali velivoli di linea della necessaria strumentazione supplementare e adeguata assistenza radiogoniometrica sul cui impiego era essenzialmente basata l'attività della Scuola di Littoria. Anziché generalizzare gli insegnamenti a beneficio della massa, si preferì rinunciare ad un'eccellente scuola professionale.

Le Scuole Specialisti

Da sempre gli Specialisti dell'Aeronautica militare italiana hanno dato ampie dimostrazioni delle loro capacità tecnico-professionali, della loro eccezionale inventiva e abilità, della loro abnegazione e spirito di sacrificio. È un giusto riconoscimento questo, che trova la sua origine nei risultati scaturiti in guerra e in pace, negli apprezzamenti, riconoscimenti e consensi che essi hanno ricevuto da amici e nemici da sempre!

Alla loro preparazione hanno certamente contribuito le varie Scuole di specializzazione dell'Aeronautica assieme alla congenialità tipica per talune categorie, ad apprendere in forma naturale elementi e nozioni assimilate con facilità da gran parte degli allievi specialisti.

Altre categorie più spiccatamente moderne ed in particolare - radiotelegrafisti - elettricisti - risentivano invece in un certo qual modo, della mancanza di esperienza scolastica specificatamente carente su discipline fisiche e radioelettriche e dovettero assuefarsi con alcune difficoltà di principio, a materie professionali nuove e su cui non esisteva ancora sufficiente esperienza a carattere generale nel Paese. Nel 1937 erano in funzione le Scuole Specialisti della Regia Aeronautica di Capua, Parma, Orvieto, Roma, Firenze, Napoli e L'Aquila coadiuvate da numerosi istituti statali a indirizzo industriale che programmarono corsi di perfezionamento per specialisti destinati all'Aeronautica, previi ac-

cordi di collaborazione con il Ministero dell'Aeronautica. Tali istituti erano ubicati a Venezia, Udine, Corridonia, Biella, Milano, Varese, Novara, Torino, Savona, Fermo, Ascoli Piceno, Napoli.

I corsi di specializzazione negli istituti civili comprendevano un ciclo preparatorio di 5 mesi d'istruzione per elettricisti, montatori, meccanici; di 6 mesi per fotografi, autisti e radiotelegrafisti e di 7 mesi per motoristi, sufficienti per ottenere la qualifica di aiuto specialista.

La dotazione didattica nelle scuole militari aeronautiche comprendeva un numeroso e vario assortimento di attrezzature, strumenti, apparati, armi. Ad es. la specialità fotografi aveva macchine tipo AGR.90-6 $\frac{1}{2}$ × 12, apparati per riprese planimetriche 18 × 18 (12 × 12), cinefotomitragliatrici FT.37 ad altro moderno materiale. Lo stesso anno ci fu una nuova e radicale ristrutturazione delle scuole a seguito di grandi reclutamenti di allievi. Ad un bando di concorso per motoristi parteciparono ben 6531 concorrenti di cui 2963 vennero reclutati, a dimostrare il grande interesse ed entusiasmo che l'Aeronautica esercitava all'epoca sui giovani. La nuova struttura scolastica fu così articolata:

<i>Motoristi - Montatori</i>	—	Scuola Specialisti Capua; Istituti Industriali di Roma, Torino, Bologna.
<i>Radiotelegrafisti</i>	—	Capodichino (Scuola di nuova costituzione); Istituti industriali di Roma, Milano, Firenze, Chieti, L'Aquila, Napoli.
<i>Armieri</i>	—	Capodichino e sezioni Aeroportuali di Bresso, Mirafiori, Puntisella, Cadimare, Vigna di Valle, Furbara, Brindisi.
<i>Elettricisti</i>	—	Capodichino; Istituti Industriali di Novara, Savona, L'Aquila, Ascoli Piceno, Napoli.
<i>Fotografi</i>	—	Capua e distaccamento di R.A. di Orvieto.
<i>Autisti</i>	—	Capua
<i>Motoristi</i>	—	Torino, Istituti Industriali di Milano, Brescia, Genova, Roma, Ancona, Bari.
<i>Aiutanti di Sanità</i>	—	Orvieto (Scuola di nuova costituzione).

Nel 1938 le Scuole militari subirono altre trasformazioni con la soppressione della Scuola Specialisti R.A. di Torino

sostituita da quella di Rieti. La nuova organizzazione comprendeva:

- Capua* — Motoristi, Montatori, Armieri, Autisti.
- Capodichino* — Radiotelegrafisti, Radio Aerologisti, Elettricisti.
- Orvieto* — Fotografi, Governo, Aiutanti di Sanità.
- Rieti* — Motoristi, Montatori, Autisti/Motoscafisti, Armieri/Artificieri.

Nel 1939 si verificò un grande impulso alla preparazione di nuovi specialisti e vennero istituite altre Scuole militari a Caserta, Macerata, Milano, Torino, Bologna, Roma/S.Michele, Napoli/Bernini, L'Aquila, Fermo, Ascoli Piceno, Novara, dove venivano preparati migliaia di specialisti.

Ad Orvieto venne istituita la Scuola GARAT (Genio Aeronautico Ruolo Assistenti Tecnici), una specialità di recente applicazione mentre a Roma/S.Michele trovava sede la Scuola per il Genio Aeronautico.

La preparazione dei reparti paracadutisti

Nel 1936 una missione militare italiana guidata dal Gen. Monti di ritorno dalle manovre in URSS inviava delle interessanti relazioni allo Stato Maggiore Generale e allo SM/RE, sullo stato di preparazione delle truppe aerotrasportate sovietiche, da cui risultavano le grandi possibilità che si intravedevano nelle operazioni militari future con l'impiego combinato di paracadutisti e fanterie aviotrasportate con al seguito cannoni, attrezzature, veicoli, equipaggiamenti di ogni genere per renderli autosufficienti. In Italia, sullo stesso problema, vi erano stati in precedenza numerosi esperimenti di lanci singoli e collettivi, esperimenti fatti per ottenere scopi dimostrativi o limitati sotto l'aspetto militare a piccole azioni tattiche per sabotaggi, distruzioni, colpi di mano nelle retrovie che vennero effettuati nel corso di grandi manovre fra il 1930/34.

Sulla possibilità di costituire reparti paracadutisti anche nell'Esercito Italiano, il Capo di SM/RE, Gen. Baistrocchi presentò il 1.5.1936 un circostanziato promemoria a Mussolini, avente come oggetto l'istruzione, l'addestramento e la formazione di un Btg. paracadutisti, destinato a compiere distruzioni in territorio nemico, interruzioni di strade e ferrovie, opere importanti costruite su fiumi, viadotti, gallerie ed altre operazioni: una serie di intralci all'attività nemica nelle retrovie che poteva risultare molto utile per le operazioni di guerra, ma che in effetti avevano in pectore una limitata importanza.

L'iniziativa del R.E. e le possibilità per realizzarla praticamente comportarono l'insorgere di una controversia con l'Aeronautica, gelosa delle sue prerogative circa la competenza istituzionale, poichè la legge attribuiva alla R.A. l'impiego e l'utilizzazione di ogni mezzo aereo ed era necessario chiarire anzitempo tale aspetto di servizio, onde evitare negativamente l'insorgere di polemiche sul tipo di quelle non ancora sopite con la Marina circa l'aviazione

navale e i reparti aerosiluranti.

Il Capo di SM Gen. Valle precisò al Capo del Governo le attribuzioni previste dalla legge alla competenza istituzionale dell'Aeronautica, dichiarandosi però pronto a definire il problema con i rappresentanti dell'Esercito in un clima di cordiale collaborazione e nello spirito delle esatte competenze di servizio delle due FF.AA.

Il risultato di tale chiarimento, precisato peraltro dalla Legge n. 220 del 22.2.1937, attribuiva all'Aeronautica la responsabilità di costituire e gestire le Scuole di Paracadutismo per tutte le necessità delle FF.AA., con facoltà per Esercito, Marina ed altri Corpi Armati dello Stato di costituire propri reparti di paracadutisti assegnando poteri e mezzi alle singole FF.AA., per l'aspetto addestrativo-tattico, in funzione di assolvere particolari necessità d'impiego. Poteva considerarsi questo "Agreement Army and Air" un ottimo risultato ma l'accordo, per divenire operante, necessitava di convalide che però tardavano a venire per talune residue resistenze mentali avanzate da parte dell'Esercito, intenzionato a costituire e gestire una propria Scuola di lancio con funzioni autonome essenzialmente pratiche.

Il 14 settembre 1937, il Gen. Valle per affermare e consolidare il buon diritto della R.A. a costituire una Scuola Paracadutisti e sanzionare nel contempo una decisione, si portò col suo aereo personale - un Ca.133 - sul cielo di Viterbo e si lanciò col paracadute assieme al Ten. Col. Prospero Freri che lo aveva brevemente istruito sulle manovre di lancio. Il salto, riuscito perfettamente nonostante l'età non più giovane del dinamico Capo di SM dell'Aeronautica, avvenne sul prato del nuovo campo d'aviazione dell'Alto Lazio, che si trovava in gara con altri aeroporti quale sede della costituenda Scuola di Paracadutismo della R.A. configurata e definita giuridicamente nel frattempo, come "ente aeronautico con funzioni di centro studi ed esperienze".

Quali sedi per la futura scuola vennero selezionati complessivamente i campi d'aviazione di Aviano, Viterbo, Tarquinia, Brindisi, L'Aquila, Siena, ed inizialmente la scelta della commissione esaminatrice cadde su Aviano dotato di grande superficie in una vasta pianura che si prestava ottimamente ad esercitazioni di lancio.

La necessità di poter eseguire l'attività lancistica da parte dei superiori comandi, ubicati normalmente a Roma, consigliò di scegliere però una sede più vicina alla Capitale che venne definitivamente fissata a Tarquinia, con Viterbo come campo alternativo.

Le cose andarono però un pò per le lunghe finchè nel marzo 1938, il Maresciallo dell'Aria Balbo rompendo ogni ulteriore indugio e vincendo residue perplessità esistenti a Roma, volle costituire di sua iniziativa una Scuola di lancio in Libia sull'aeroporto di Castel Benito di Tripoli, che ebbe diplomaticamente la definizione di: "Campo Scuola Paracadutisti della Libia" per evitare eventuali polemiche sia con l'Aeronautica cui competeva in esclusiva la costituzione di Scuole, sia con l'Esercito designato per la formazione di reparti paracadutisti, considerando altresì oggettivamente, che le attribuzioni e prerogative del Comando Superiore delle FF.AA. della Libia, conferivano al Maresciallo Balbo particolari facoltà autonome di decisione nell'ambito del territorio sottoposto alla sua giurisdizione di comando e che gli allievi paracadutisti da destinare al "Campo Scuola", sarebbero stati tratti dal Regio Corpo Truppe Coloniali (R.C.G.C.) su cui lo SM/RE aveva facoltà squisitamente ispettive ma non di effettivo comando.

Si trattava di un esperimento audace e rivoluzionario poichè per la prima volta nel mondo venivano addestrati all'aviolancio soldati di colore.

Il campo-scuola venne affidato alla responsabilità di comando del Col. pil. Stefano Cagna comandante l'aeroporto di Castel Benito, la direzione tecnica al Ten. Col. pil. Prospero Freri, massimo esperto di paracadutismo in Italia, e il comando del costituendo Btg. paracadutisti al Magg. del Genio M.O. Goffredo Tonini del R.C.T.C..

Una felice suddivisione di compiti e di responsabilità fra Aeronautica ed Esercito affidata agli uomini migliori delle due FF.AA..

Vennero assegnati 3 SM.81, 2 Ca.101, 1 Ca.133 per il costituendo reparto di volo affidato al Cap. pil. Ezio Iaccone, fornite alcune centinaia di paracadute "Salvator" modello 37 in normale dotazione ai reparti di volo dell'Aeronautica, attrezzature ginniche ed altro materiale didattico. L'addestramento ai circa 200 libici provenienti dai battaglioni ascari del RCTC, ebbe inizio il 17 marzo 1938 con la

partecipazione di 60 coloniali, 24 graduati indigeni, 12 ufficiali subalterni, 3 Capitani, 1 ufficiale Superiore, appartenenti al 1° scaglione di istruzione che comprendeva altri 24 fra ufficiali e sottufficiali della R.A. designati in qualità di allievi istruttori di lancio al comando del Cap. pil. Nicola Nicolai.

La suddivisione organica stabiliva la formazione di 3 squadre e 8 squadriglie (i reparti libici ebbero in origine denominazioni e ordinamento della R.A. - NdA) cui sarebbero seguite altre 6 squadre e 16 squadriglie per costituire il gruppo, paragonabile a livello Btg.

Il 29 marzo terminato rapidamente il periodo prelancistico elementare, iniziavano i lanci e vennero paracadutati il Col. Cagna, i Magg. Tonini e Capani, il Cap. Nicolai e 25 allievi istruttori; il giorno successivo fu la volta di 37 ufficiali e sottufficiali allievi paracadutisti e di 42 indigeni; altri lanci venivano effettuati il 31 marzo e il 1° aprile, giorno questo dove si verificava un incidente mortale causato dalla mancata apertura del D.37 da quota m. 500. Moriva il soldato libico Bu Ali Ugashi Mohamed, che la storia doverosamente registrerà come primo caduto dei reparti paracadutisti della Libia.

Nel mese di aprile veniva ufficialmente costituito il 1° Btg. paracadutisti libici al comando del Magg. Ftr. Ermete Dondini ed iniziata la formazione di un secondo Btg. (Magg. Ftr. Virgilio Corrente) che completava il Rgt. "Fanti dell'Aria" posto al comando del Ten. Col. Tonini. Nel maggio 1938 il Rgt. effettuava nella Gefara una importante esercitazione di aviolancio in massa alla presenza di Vittorio Emanuele III, per costituire una testa di ponte a Bir el Gnem, presidiare il campo sino all'arrivo di formazioni aeree che trasportavano 3.000 soldati, 8 cannoni, veicoli leggeri, motocicli. La partecipazione dell'Aeronautica comprendeva CR.32 e Ba.65 dei reparti caccia e assalto del 2° Stormo, incaricati di spianare la strada e per l'appoggio tattico e bombardieri SM.81 usati come trasporto degli Stormi 14° e 15° da B.T..

Fu una chiara dimostrazione di ciò che nel corso della guerra avrebbero fatto in grande stile, con decine di migliaia di uomini, tedeschi e alleati a Creta, Normandia e Olanda.

L'operazione "Gefara" non fu incruenta poichè l'inadatto paracadute D.37 causò 15 morti e 72 feriti (2% di incidenti mortali e 18% incidenti vari) nel totale dei paracadutisti lanciati. Una percentuale troppo alta cui fu necessario trovare urgente rimedio realizzando e modificando ad hoc il Salvator D.39 e successivamente il più idoneo ma ugualmente inadatto paracadute mod. D.40.

Il Rgt. "Fanti dell'Aria" veniva successivamente contratto in battaglione nel 1939 mentre veniva costituito il Btg. paracadutisti nazionali composto di volontari di tutte le FF.AA. della Libia, compresi numerosi aviatori, posto al comando del Magg. Ftr. Arturo Calascibetta che veniva dislocato a Barce in Cirenaica.

Fra il marzo 1938 e il maggio 1940 il Campo Scuola Paracadutisti della Libia, aveva istruito: 700 libici, 80 ufficiali e sottufficiali, 620 nazionali per un totale di 1400 uomini che avevano effettuato 7.500 lanci di personale e materiali, 640 ore di volo con i 6 SM.81 della Scuola e con quelli forniti eccezionalmente dal 15° Stormo B.T., diverse esercitazioni tattiche e addestramento su ogni tipo di arma, esplosivi, attrezzature. I caduti per incidenti di lancio erano stati complessivamente 21.

La Regia Scuola Paracadutisti della R.A. di Tarquinia

Dopo le vicende intercorse ad alto livello per definire e regolamentare l'attività lancistica e il successivo addestramento fra Aeronautica ed Esercito, il 28.9.1939 con disposizione n. 12 dello SM/RA, veniva costituita ufficialmente la Regia Scuola Paracadutisti dell'Aeronautica sull'aeroporto "Sostegni" di Tarquinia attività che ebbe inizio a tutti gli effetti alla data del 15.10.1939.

Era stato determinante a risolvere il problema, l'art. 34 della legge n. 220, che sanzionava: "l'organizzazione, costituzione, addestramento e amministrazione delle scuole militari paracadutismo, vengono affidate alla responsabilità della R.A.".

La Scuola di Tarquinia può quindi considerarsi a tutti gli effetti, come la prima scuola ufficiale di paracadutismo, primogenitura questa che conserva ancora oggi, con pieno diritto, fra le pagine della storia dell'Aeronautica italiana. A Tarquinia era ubicato da tempo un piccolo campo d'aviazione di metri 700x300, con una aviorimessa, una palazzina del comando con alloggi e servizi per il personale. Il comandante della scuola venne nominato nella persona del Col. pil. Giuseppe Baudoin de Gilette, già comandante la Scuola di O.A. di Cerveteri.

L'ordinamento previsto stabiliva quanto segue:

Comandante Scuola (Ufficiale Superiore R.A./r.n.)

Vice Comandante (Ufficiale Superiore R.E.) - venne nominato il Ten. Col. Ftr. Osservatore Augusto Saltalamacchia

Reparto Volo (Cap. pil. Dante Salvetat)

Battaglione d'istruzione allievi paracadutisti (Uff. Sup. R.E.)

Reparti: Servizi, Tecnico-manutenzione, Studi-Esperienze (Ten. Col. Genio Alberto Bettica), Sanitario, Logistico, Amministrativo, Autodrappello

Comandante Aeroporto (Ufficiale Superiore R.A./rn)

Reparto presidiario

Nucleo CC.RR.

I compiti della Scuola stabilivano quanto segue:

Gestione tecnica, lancistica, amministrativa, sanitaria (affidata alla R.A.)

Preparazione professionale di un corpo istruttori di tutte le FF.AA. (istruttori prelancistici, istruttori di lancio, istruttori di ripiegamento/manutenzione)

- Addestramento Btg. Allievi (affidato al R.E. con i suoi istruttori brevettati dalla Scuola)
- Preparazione individuale e di reparto, tattica e operativa (responsabilità del R.E. (circ. n. 3.949 del 27.7.1939) o di altra F.A. interessata all'addestramento specifico)
- Aviolancio dall'aereo o dalla torre (di giorno e di notte)
- Costituzione di reparti organici a livello Cp., Btg., Rgt., Divisione (responsabilità delle diverse FF.AA.)
- Studio e realizzazione di nuovi dispositivi di lancio per uomini e materiali (paracadute, aviorifornitori, metodi tecnici)
- Dipendenza - sotto l'aspetto tecnico-professionale (SM/RA ed Esercitavia) con funzioni ispettive del Gen. B.A. Giulio Del Lupo sotto l'aspetto amministrativo/disciplinare (Comando III Z.A.T.)

Un Ufficio di collegamento fra Scuola - SM/RA - SM/RE - Esercitavia, avrebbe agito da tramite per la soluzione dei vari problemi in comune e ne assumeva la responsabilità il Ten. Col. Osservatore Giacinto Valente dello SM/RE coadiuvato dal Magg. Lo Bianco.

Come dotazione di materiali venivano assegnati inizialmente 3 Ca.133/T, 3 Ca.111, 2 Ca.100, 1 Ca.164 per il costituendo reparto di volo, 60 paracadute modello Salvator D.39/D.40 (gli stessi usati a Castel Benito di Tripoli -NdA), una torre metallica da esercitazioni alta 60 m. già usata nella piazza d'armi di Roma/Villa Glori per lanci con paracadute frenato o gonfiato con corrente d'aria, teli a scivolo e scale svedesi prestate dal Corpo Nazionale VV.FF. ed altre attrezzature ginniche fornite da ditte private.

I corsi prevedevano per gli allievi istruttori una durata di 8 mesi d'istruzione (poi ridotti a 3 per cause di guerra) e un

corso di abilitazione al lancio di 6 mesi per 250 allievi paracadutisti.

Ai primi di marzo 1940 veniva costituito ufficialmente il reparto volo della scuola ed iniziavano a giungere gli allievi istruttori con un centinaio di ufficiali e sottufficiali volontari provenienti da tutte le Armi, Corpi e Specialità dell'Esercito che il 28 dello stesso mese iniziavano il corso d'abilitazione che ebbe termine per il sopraggiunto stato di guerra ai primi del mese di luglio.

Nella prima decade di luglio affluivano a Tarquinia circa 600 allievi paracadutisti fra cui la metà rappresentati da Carabinieri i quali, dopo 15 giorni di preparazione ai lanci, iniziavano il 25 luglio 1940 l'attività di volo per le esercitazioni col paracadute.

Lo stesso giorno, a seguito di mancata apertura del Salvatore D.39 moriva il Ten. Ftr. Adolfo Angeloni, la cui calotta, dispiegatasi anzitempo, si impigliava in una sporgenza metallica del Ca.133, si lacerava ed impediva la dilatazione dell'involucro con conseguente caduta senza salvezza del giovane ufficiale. Il giorno 26 per analoghi incidenti di apertura morivano gli allievi Montagnani Aristide e Caimi Pasquale; il 24 era la volta del carabiniere Verrico Alice precipitato per vertigine dalla sommità della torre; il 22 settembre per mancato spiegamento della calotta si uccideva il Serg. Di Battista Luigi, il 10 novembre periva per identico incidente tecnico il fante Andrea Imperiali ed infine il 27 dello stesso mese per mancata apertura della calotta trovava la morte il Maresciallo dei Carabinieri Gennaro Ventura: 5 morti in quattro mesi per difettoso funzionamento

del D.39, venivano considerati eccessivi per proseguire serenamente l'attività lancistica e lo SM/RA in armonia con i Comandi dell'Esercito, decideva la sospensione dei lanci e la messa in studio di un nuovo modello di paracadute realizzato specificamente per i reparti paracadutisti (e quindi ad apertura esclusivamente automatica) che non fosse il Salvatore D.37/(39 - 40) ad uso promiscuo - manuale/automatico - certamente più adatto per i piloti che per impieghi di servizio più gravosi e continuati.

L'Ufficio Studi ed Esperienze si metteva al lavoro e realizzava in breve tempo un'eccellente modello per paracadutisti, ispirato come principio di funzionamento al Baumster/Reichlin Z.16 dei Fallschirmjäger della Luftwaffe, che venne denominato ufficialmente IF.41/SP (paracadute mod.41 imbracatura per Fanteria - Scuola Paracadutisti) omologato dopo oltre un migliaio di lanci umani e materiali senza particolari inconvenienti, l'IF.41/SP venne avviato alla produzione in grandi serie a Roma, Perugia, Milano presso Ditte specializzate.

La dotazione di aerei del Reparto Volo che era di 6 Ca.133 alla fine di marzo, salì a 22 trimotori dello stesso tipo nel mese di giugno per assolvere i più impegnativi compiti della Scuola.

Alla fine del 1940 erano stati costituiti i seguenti reparti paracadutisti:

1° Btg. CC.RR. (Magg. Bruto Bixio Bersanetti -poi Magg. Edoardo Alessi)

2° Btg. Paracadutisti (Magg. Mario Zanninovich)

3° Btg. Paracadutisti (Magg. Guido Lusena).

Le Squadriglie di turismo della R.U.N.A.

Da diversi anni su ispirazione del Ministero dell'Aeronautica, era stata instaurata, per incrementare la propaganda aeronautica fra i giovani, una proficua collaborazione fra lo SM/RA e la Reale Unione Nazionale Aeronautica (RUNA), le cui finalità, in gran parte simili a quelle dell'odierno Aero Club d'Italia, tendevano in quel particolare periodo a facilitare i compiti addestrativi dell'Aeronautica, preparando sino al brevetto di pilota civile i giovani ed entusiasti sostenitori dell'Arma Azzurra, allenando nel contempo i piloti militari della riserva, soggetti periodicamente a cicli di addestramento secondo un programma predisposto dal Ministero e attuato in collaborazione tecnica con la RUNA.

Il sodalizio, alla cui Presidenza era nel 1939 il Gen. Piero Oppizzi, aveva una propria flotta sociale forte di 250 aeroplani di ogni tipo ed una diffusa organizzazione capillare composta da 49 sedi periferiche in Italia e nelle Colonie, aveva anche in uso per l'assolvimento ottimale del suo programma addestrativo preaeronautico e per l'allenamento al volo, un centinaio di velivoli scuola della R.A., che vennero assegnati per le maggiori esigenze di lavoro a partire dal 1937.

La maggior parte del materiale di volo della RUNA era composta da FIAT AS.1 (un centinaio di esemplari circa), seguiti in misura minore da Ca.100, Ba.15, Ro.5Bis ed altri 17 tipi di aerei con caratteristiche diverse.

La collaborazione tecnica (fornitura di aerei, motori, benzina, lubrificanti, assegnazione di personale specializzato) era integrata da un contributo finanziario del Ministero Aeronautica in misura graduale all'attività di volo effettuata.

A partire dal 1934 le 14 Squadriglie di Turismo Aereo costituite venivano soppresse e nascevano al loro posto i

“Reparti di turismo aereo” suddivisi in 21 nuclei di volo con 344 velivoli in carico.

La ristrutturazione della RUNA si era resa necessaria per una migliore distribuzione del materiale di volo disponibile, frazionato con un criterio di suddivisione zonale anziché provinciale, come avveniva in precedenza. Si sperava in tal modo di ovviare a talune disfunzioni, utilizzando razionalmente in misura adeguata alle necessità il materiale esistente.

Nel 1937 i reparti da turismo aereo venivano però disciolti dando vita alle Scuole di Pilotaggio militare di 1° periodo sotto la piena e completa responsabilità della R.A..

Alla RUNA veniva però lasciato il materiale di volo ceduto in uso, poichè un diverso accordo stabilito fra il Ministero dell'Aeronautica e la Presidenza del sodalizio, garantiva comunque un contributo finanziario per ogni allievo brevettato pilota d'aeroplano e per ogni pilota della riserva aeronautica sottoposto ad allenamento. Nel 1938 la RUNA brevettava 158 piloti civili destinati a Scuole militari e alleneva nel contempo 618 piloti della riserva.

Complessivamente vennero effettuate 13.684 ore di volo. Nel 1939 il totale dei piloti allenati saliva a 965 con una media mensile di 80 piloti affluiti presso le varie sedi provinciali, mentre il numero degli allievi brevettandi arrivava a 392 suddivisi come segue: 203 abilitati al D.C. e 189 al M.C., questi ormai prossimi al brevetto. Le ore di volo effettuate complessivamente ammontavano a 31.072.

VELIVOLI DELLA RUNA (31.12.1939)

Ca.100	n.	60
Ca.101	n.	1
Ba.15	n.	30
Ba.39	n.	6
Ba.79	n.	1

AS.1	n.	94	IN PRESTITO DAL MINISTERO AERONAUTICA		
AS.2	n.	10	Ca.100	n.	73
Ro.5Bis	n.	31	Ba.15	n.	17
Ro.1	n.	1	Ca.100/I	n.	<u>6</u>
S.56	n.	2	TOTALE	n.	96
Monospar	n.	1			
Ro.6	n.	1			
Cant.26	n.	2	Totali velivoli in carico alla RUNA n. 360		
Cant.10 Ter	n.	1			
Sai 2/S	n.	1	Era certamente un contributo notevole e prezioso, poichè metteva l'Aeronautica militare in condizioni di poter brevettare in un tempo notevolmente ridotto e con sensibile economia di denaro, un pilota militare. Nel 1940 venivano allenati un migliaio di piloti militari e brevettati 136 piloti civili di 1° grado mentre furono abilitati al pilotaggio per l'acquisizione del brevetto militare, altri 400 piloti. Altri 146 allievi in addestramento erano prossimi a conseguire il brevetto di pilota d'aeroplano.		
Sai 3	n.	1			
Ryan	n.	1			
U.12/a	n.	1			
F.VII	n.	1			
Sa.202	n.	6			
Zlin XII	n.	1			
Ca.100/I	n.	<u>9</u>			
TOTALE	n.	264			

L'organizzazione premilitare aeronautica

Tale organizzazione premilitare, svolta essenzialmente dalla G.I.L. (l'organizzazione giovanile fascista), operava su una massa imponente di giovani fra i 15/18 anni suddivisi in categorie organizzate a seconda dell'età, selezionando fra migliaia di associati quelli entusiasti dell'Aeronautica e quindi predisposti a servire l'Arma Azzurra, allo scopo di convogliare, armonizzare e coordinare entusiasmi e intenti, su aspetti più concreti e utili ai fini della difesa nazionale e specificamente aeronautica.

Resa obbligatoria con la legge n. 2.150 del 31.12.1934 poi modificata con la legge n. 405 dell'11.4.1938, la premilitare suddivideva in tre grandi settori i giovani prossimi agli obblighi di leva, destinandoli potenzialmente alle tre FF.AA., dando loro, dopo la selezione che avveniva a scelta individuale, una istruzione preliminare più specifica e congeniale alla F.A. di destinazione.

La legge prescriveva specificamente per l'assolvimento di tale aspetto particolare: "... perfezionare l'istruzione premilitare con addestramento spirituale, ginnico, militare, tecnico, professionale".

Si trattava per l'Aeronautica di organizzare specificamente nella G.I.L. Pre-Avieri, una serie di corsi di specializzazione destinati ai fini aeronautici: motoristi, elettricisti, fotografi, radiotelegrafisti, ecc., integrati da corsi di volo a vela e di cultura aeronautica, avvalendosi proficuamente, per soddisfare tali esigenze, delle attrezzature didattiche esistenti presso gli istituti industriali ad indirizzo tecnico-professionale integrate da strutture, apparati e materiali particolari forniti dall'Aeronautica, particolarmente interessata ad utilizzare questo grande patrimonio spirituale formato da migliaia di giovani desiderosi di servire l'Arma Azzurra come specialisti, piloti o semplici avieri.

A tale scopo e in stretta collaborazione con il Comando Generale della GIL, venne creata una vasta e ramificata

organizzazione per l'istruzione pre-aeronautica, affidata inizialmente alla presidenza del Gen. D.A. Ernesto Polla poi sostituito nel 1938 dal Gen. D.A. Luigi Carnevale. L'ordinamento dell'organizzazione pre-aeronautica risultava così articolata:

<i>Ministero Aeronautica</i>	<i>Comando Generale GIL</i>
Ispettorato Generale Istruzione Pre-Aeronautica	Ufficio Addetti R.A.
Uffici Premilitari Aeronautici	Sezione Militare GIL
Comandi ZAT	Premilitare Aeronautica GG.FF.
Scuole di volo librato	Ispettore Volo a Vela
Corsi di specializzazione	Gruppo Tecnico Volo a Vela (GUF - OND - GIL)
Controllo liste di leva	Gruppi Federali Volo a Vela
Reclutamento - Propaganda	Reparti Pre-aeronautici
GG.FF. pre - aeronautica	Istruzione
Istituti Tecnici Professionali e Culturali pre - aeronautica	Disciplina
	Propaganda
	Selezioni
	Attività aeromodellismo

Il personale assegnato all'Ispettorato I.P.A. comprendeva il Ten. Col. Tito Tombesi, ispettore per la preparazione pre-aeronautica, e il Ten. Col. Umberto Nannini coadiuvato dal Ten. Enzo Bartocci, quale ufficiale Superiore addetto al coordinamento del programma d'istruzione presso il Comando Generale della GIL. I responsabili di zona erano i seguenti ufficiali:

- 1° ZAT - Magg. Roberto Carrera
- 2° ZAT - Magg. Luigi Da Porto

3° ZAT - Magg. Rodolfo Padovani
4° ZAT - Ten. Col. Francesco Falange
Aeronautica Sicilia - Ten. Franco Scarafoni
Aeronautica Sardegna - Ten. Emilio Barbato

Nel 1938 erano in forza ai reparti pre-aeronautici della GIL circa 20.000 giovani; i corsi pre-aeronautici di specializzazione effettuati nel corso dell'anno assommavano a 154 con la partecipazione di 3.250 allievi delle varie specialità. Lo stesso anno i giovani della GIL che avevano conseguito il brevetto di pilota di aliante erano circa 600. Un nuovo e maggiore impulso alla propaganda aviatoria, venne dato nel 1939 alla vigilia della guerra. Le Scuole di volo veleggiato in attività permanente erano due: una al centro della penisola a Sezze Romano nella pianura pontina, ed una a nord, ad Asiago, in provincia di Vicenza già costituita dalla RUNA nel 1936 e diretta dal Magg. pil. Sergio Todini. Più numerose erano invece le scuole di volo librato che svolgevano i loro corsi periodici e che risultavano dislocate come segue:

- 1) Casabianca (Torino)
- 2) Bovolone (Verona)
- 3) Poggio Renatico (Ferrara)
- 4) S. Caterina (Udine)
- 5) Vizzola Ticino (Varese)
- 6) Taliedo (Milano)
- 7) Montercorvino Rovella (Salerno)
- 8) Frosinone
- 9) Monserrato (Cagliari) poi soppressa.

Altri centri di istruzione per il volo a vela erano in attività a Pescocostanzo (1 aliante Allievo Cantù e 1 Zoegling), Govone (1 all.B). A Sezze/Priverno venivano assegnati altri 2 Ba.25 rimorchiatori, a S. Caterina 1 "Allievo C" e due veleggiatori identici a Bovolone, mentre ad Asiago venivano assegnati 3 "Allievi Cantù".

Da tempo era inoltre in attività la Scuola di Pavullo nel Frignano, operante sin dal 1937 e destinata al pilotaggio di velivoli senza motore, che poteva considerarsi fra le più valide nell'attività italiana del volo a vela.

Il programma addestrativo per i corsi di volo a vela per la GIL era stato messo accuratamente a punto da uno studio eseguito dal Prof. Gino Cassinis del Centro Studi ed Esperienze Volo a Vela del Politecnico di Milano.

L'Ispettore della R.A. assegnato ai corsi allievi piloti della GIL, fu, ad iniziare dal 1938, il Magg. pil. Adolfo Contoli, e fu grazie all'entusiasmo ed alla competenza di tale valente ufficiale se si ottennero buoni risultati in campo tecnico e propagandistico, che portarono all'afflusso di migliaia di

giovani da cui era possibile trarre con accurata selezione, i migliori elementi per capacità morali e volitive, prontezza di riflessi e congenialità nel pilotaggio.

Il materiale di volo assegnato alle varie scuole di volo a vela e librato comprendeva 126 alianti di ogni tipo e fra questi 53 "Allievo Cantù" e 22 "Asiago" assegnati alle scuole di volo librato con i modelli di veleggiatori "Allievo Milano", "Bigiarelli", "Ardea", "Orione" progettato dal Prof. Teichness; "Pellicano" dell'ing. Preti, l'AL.3 ed inoltre 33 CAT.28, 14 "Bonomi", 1 "Condor", 1 "Turbine", 3 Zlin destinati questi ultimi, per le loro caratteristiche, per le scuole di volo veleggiato e velivoli senza motore. A ciò aggiungasi una trentina di aerei rimorchiatori Ca.100, Ba.28 e Ba.25, un centinaio di verricelli a motore, attrezzature aeroportuali varie ed altro materiale.

Il personale assegnato dalla R.A. per l'attività delle Scuole veleggiatori comprendeva una trentina di istruttori, altrettanti piloti, una cinquantina di specialisti.

Nel frattempo venivano progettati e realizzati altri alianti dotati di più idonee caratteristiche addestrative e migliori prestazioni tecniche, soprattutto per merito del Politecnico di Milano e fra questi il "Pinguino G.P.1" e l'"Asiago G.P.2".

Anche nel 1940 l'attività volovelistica proseguì intensamente con l'attuazione del programma previsto che prevedeva il conseguimento del brevetto A presso le scuole di volo librato, brevetto questo che permetteva l'accesso alle scuole di volo veleggiato e con velivoli senza motore, presso le quali si ottenevano i brevetti successivi: B e C assegnati dopo aver effettuato un numero di ore di volo stabilito e alcune particolari missioni previste nel programma di esami.

L'attività prevedeva un tirocinio iniziale quanto mai impegnativo anche sotto l'aspetto fisico, poiché gli allievi erano costretti a tirare a turno cavi elastici per far decollare i libratori e tale sistema, elementare e faticoso, provocava severe selezioni fra i meno tenaci e moralmente inadatti allo spirito di sacrificio. Vi era poi il sistema di lancio mediante cavo di acciaio avvolto velocemente in un tamburo rotante (sistema a verricello) mosso da un motore a scoppio ed infine il classico traino dell'aliante con un aereo rimorchiatore che lo portava in quota sufficiente per trovare la corrente ascensionale necessaria per veleggiare il più a lungo possibile.

Nel 1940 circa 600 giovani della GIL conseguirono il brevetto di volo a vela delle varie categorie, vennero messi in produzione nuovi tipi di aliante fra cui l'"Asiago 2°",

venne ancor più migliorata l'organizzazione addestrativa anche se per necessità militari fu necessario abbandonare alcuni campi d'aviazione e concentrare l'attività su alcuni terreni assegnati da tempo al volo a vela che non interferivano nell'attività generale della R.A..

Rimasero in funzione i campi di S. Caterina, Sezze, Pavullo, Asiago, Bovolone.

L'organizzazione di supporto della R.A. - militare, militarizzata e civile - pur con tutte le lacune necessariamente esistenti o affioranti in una vasta complessa e multiforme attività non sempre razionalmente coordinata, costituì tuttavia un valido sostegno morale, tecnico, integrativo, atto a soddisfare in gran parte le esigenze di guerra dell'Aeronautica, il necessario ricambio del personale impegnato nelle operazioni, la necessaria linfa di sostegno e sviluppo, il sicuro contributo per reintegrare le categorie dei piloti, degli specialisti, degli operai specializzati e militarizzati indispensabili per lo sforzo industriale della nazione in guerra.

L'organizzazione verrà ancor più migliorata e perfezionata nel corso del conflitto e avremo più avanti occasione di riparlare diffusamente nel prosieguo delle operazioni militari.

Nel 1938 veniva costituito a Forlì, sotto l'egida del P.N.F., il Collegio Aeronautico destinato alla preparazione dei giovani della GIL desiderosi di entrare nell'Accademia Aeronautica o quanto meno di essere assegnati come allievi Ufficiali nell'Arma Azzurra.

I corsi scolastici regolari prevedevano permanenze triennali per il liceo classico e quadriennali per quello scientifico poichè il Collegio era equiparato agli istituti di istruzione

statali. Oltre alle normali materie di studio venivano integrate nozioni aeronautiche per portare gradualmente gli allievi alla conoscenza delle materie specifiche dell'aviazione. I corsi erano contraddistinti da nomi e motti come quelli dell'Accademia Aeronautica.

La capacità ricettiva era di 320 allievi e il corpo insegnante aveva docenti civili e militari.

Attività di volo delle scuole di pilotaggio Anno 1940

Mese	Accademia Aeronautica	Terrestre		Idro	
		1° per.do	2° per.do	1° per.do	2° per.do
Gen.	638	1951	870	588	302
Feb.	546	2933	953	652	564
Mar.	2153	8897	2118	937	2153
Apr.	1936	4909	1290	548	940
Mag.	2637	9061	2190	1248	2637
Giu.	451	8223	2752	809	451
Lug.	1857	12528	5846	874	1857
Ago.	3377	10411	343	688	6172
Set.	3778	8295	4090	971	247
Ott.	945	2455	3248	407	458
Nov.	385	2597	2996	382	254
Dic.	740	1407	750	610	479
	19443	73667	27446	8104	16514

TOTALE ORE DI VOLO N. 125.731

CAPITOLO SECONDO

Fonti consultate

Documentazione ufficiale :

U.S./S.M.A.

Atti SM/RA 1939/1940

Diari Storici G.U.A.

Squadra «A» (Albania)

U.S./S.M.E.

Comando Supremo/Diario Storico

Atti SM/RE 1939/1940

A.C.S.

SM/RA - Gabinetto

Anno 1939 - B. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 24. 25. 27. 28. 29. 30. 31. 34. 35. 36. 39. 40. 41. 42. 43. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 63. 64. 65. 66. 69. 84. 86. 98. 100. 101. 102. 103.

Anno 1940 - B. 1. 3. 5. 7. 30. 53. 54. 66. 67. 68. 69. 76. 77. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 99. 100. 116. 117. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201.

Documenti G.S.A.

IT.137 - 1300. 1308. 4317. 4386. 4390.

Bibliografia

G. Ciano	<i>Diario</i>	Ed. Cappelli - Bologna
U. von Hassel	<i>Diario segreto 1938/1944</i>	Ed. Rizzoli - Milano
E. Canevari	<i>La guerra italiana</i>	Ed. Tosi - Roma
G. Santoro	<i>L'Aeronautica italiana nella 2ª G.M.</i>	Ed. Esse - Roma
W. Churchill	<i>La 2ª G.M.</i>	Ed. Mondadori - Milano
F. Pricolo	<i>La R.A. nella 2ª G.M. 1939/1941</i>	Ed. Longanesi - Milano
C. Barbieri	<i>I bombardieri della 2ª G.M.</i>	Ed. Albertelli - Parma
C. Barbieri	<i>I caccia della 2ª G.M.</i>	Ed. Albertelli - Parma
N. Arena	<i>Dai Wright ai Jets</i>	Ed. Bizzarri - Roma
M. Quilici ed altri	<i>Ventanni Alitalia</i>	Ed. Freccia Alata - Roma
A. Giorleo	<i>Palestra azzurra</i>	US/SMA - Roma
D. Pariset	<i>Storia del Paracadutismo</i>	Ed. Bianco - Roma
A. Rea	<i>L'accademia aeronautica</i>	US/SMA - Roma
F. Muscarà	<i>Storia dell'O.A. dell'Esercito</i>	US/SME - Roma
T. Antonucci	<i>Albo d'onore caduti gente dell'aria</i>	OPACI - Roma
R. Gentili	<i>L'aviazione da caccia italiana 1918/39</i>	Ed. Aern. Ital. - Firenze
G. Garelli	<i>Il P.108</i>	US/SMA - Roma
F. Pagliano	<i>Storia di 10.000 aeroplani</i>	Ed. Europee - Milano



CAPITOLO TERZO

La preparazione alla guerra

Le dottrine - I metodi d'impiego - Il potenziale bellico delle aviazioni europee - L'organizzazione del Ministero Aeronautica e Stato Maggiore R.A. - La suprema direzione della guerra (Stato Maggiore Generale/Comando Supremo) - La decisione dell'intervento - La dichiarazione di guerra.

Le dottrine - i metodi d'impiego

L'Italia e specificatamente la R.A., ebbero la fortuna di annoverare fra i loro più illustri figli, due tra i massimi esponenti delle teorie sulla guerra aerea: Giulio Douhet - per la guerra totale - e Amedeo Mecozzi - per il supporto tattico - vale a dire due fra le più importanti manifestazioni della guerra aerea.

Sul pensiero di questi uomini dell'Arma Azzurra, si ebbero e si enunciarono svariate interpretazioni, si elaborarono dottrine, concetti d'impiego e per taluni aspetti - quali ad esempio quelli Mecozziani dell'assalto - ci furono anche numerose applicazioni in campo pratico presentate e messe in atto personalmente dall'ideatore quale comandante di reparti d'assalto.

L'eccessivo teoricismo, una diffusa dialettica concettuale, una vasta gamma di pensieri, una inesatta interpretazione delle teorie del Douhet posto all'ostracismo in Italia ed osannato in taluni paesi stranieri, ebbero come conseguenza una dispersione di pensieri tale da trasformare le dottrine in una confusa enunciazione di teorie che ben poco avevano del pensiero originario dell'illustre generale italiano.

Le risultanze di questo smarrimento non diedero all'Aeronautica italiana - vuoi per mancanza di chiarezza e di tempo - una sufficiente impostazione dottrinaria tale da determinare esattamente la scelta del materiale di volo in funzione dei risultati da raggiungere, e ciò che fu possibile ottenere fu solo il frutto di un compromesso fra la strategia e la tattica che ben poco aveva però dell'uno e dell'altro concetto.

Da questo equivoco compromissorio si ebbero taluni indirizzi d'impiego, che alcuni teorici si ostinarono caparbiamente a definire strategici, in quanto basati sulle reali possibilità che la componente da bombardamento dell'Aeronautica italiana poteva e doveva realizzare nei postulati

delle teorie Douhettiane e parzialmente nella realizzazione del programma per ottenere il "dominio del cielo":

- 1) Attacco e distruzione dell'aviazione nemica sulle basi quali premessa per ottenere il dominio del cielo.
- 2) Azione contro l'apparato militare tecnico logistico nemico: accantonamenti, depositi, colonne, ferrovie, strade.
- 3) Offensiva sui centri vitali: stabilimenti, industrie di guerra, centrali elettriche, telefoniche, centri amministrativi.

Ai fautori del possibilismo strategico si contrapposero gli antagonisti più propensi ad un impiego mediamente tattico, e quindi più attuabile, poichè non mancarono anche in seno alla R.A. taluni esponenti del dissenso contro le dottrine del Douhet, che finirono per ingenerare perplessità e ulteriori confusioni pur senza realizzare alcunchè di costruttivo per modificare la linea d'impostazione data dallo SM che rispecchiava all'epoca il pensiero personale del Gen. Giuseppe Valle.

Ma al di là di eclatanti e propagandistiche esaltazioni di potenza e di capacità plurivalenti non sempre suffragate dalla realtà al momento del riscontro, l'Aeronautica italiana non riuscì nonostante gli ammirevoli sforzi messi in atto nell'anteguerra, sia sotto l'aspetto numerico che qualitativo, a darsi una esatta definizione ed una precisa fisionomia della sua impostazione per una "reale politica d'impiego". Cerchiamo di analizzare direttamente cause ed effetti per meglio capire certi risultati.

L'Aeronautica italiana non disponeva nonostante talune convinzioni personali manifestate ad alto livello, di una vera e propria forza da bombardamento strategico pur valutando oggettivamente la presenza nel suo ordinamento di numerosi stormi di bombardieri, considerando altresì le caratteristiche che possedevano i trimotori in servizio certa-

mente non in grado di realizzare compiutamente il dominio del cielo secondo le classiche ma difficilmente applicabili teorie del Douhet.

Difficoltà si avevano anche negli aspetti difensivi affidati alla caccia, poichè il materiale di volo disponibile non presentava sufficienti motivi tecnici ed operativi di elevato affidamento tali da poter assolvere nella misura desiderata gli importanti e delicati compiti di protezione del territorio nazionale, aggravati peraltro dalla insufficienza degli organici che la Specialità Caccia aveva rispetto al bombardamento, con una sproporzione da 1 a 4 che avrebbe negativamente condizionato per tutta la durata della guerra ogni ulteriore possibilità di sviluppo.

Per l'applicazione pratica delle teorie Mecozziane sull'assalto con la cooperazione tattica fra le forze terrestri e navali, compito questo affidato alla Specialità assalto tipicamente italiana per dottrine e temperamento, c'è da constatare negativamente come questa forma d'impiego non ebbe la dovuta comprensione ed importanza nell'ambito della R.A., poichè fu relegata numericamente alla modesta e deludente presenza di un solo stormo armato peraltro con inadeguato materiale, del tutto insufficiente all'impiego sotto il profilo tecnico e operativo, su cui era quanto mai arduo formulare giudizi e prevedere risultati ottimali. Eppure l'assalto comportava e garantiva nell'ordinamento della R.A. migliori possibilità di successo, minore impegno economico, più coerente attuazione delle dottrine del Douhet e del Mecozzi per taluni impieghi tattici.

Su un diverso piano di valutazione poteva considerarsi invece la Specialità caccia - sia per intercettazione sia per scorta - poichè non possedeva nella misura ottimale e desiderabile caratteristiche generali sufficientemente idonee con velocità ascensionali e in orizzontale per raggiungere bombardieri veloci volanti a tangenze superiori ai 6.000 metri e con velocità sui 450/500 km/h - plafond questo massimo dei caccia italiani - nè tanto meno aveva disponibilità e capacità offensive e d'autonomia per assolvere efficacemente missioni di combattimento aereo, mitragliamento al suolo, scorta a lungo raggio d'azione.

Poteva tutto ciò considerarsi sufficiente per configurare attraverso una specifica fisionomia l'aspetto contrastante, anonimo, multiforme e dispersivo che l'Aeronautica italiana presentava all'inizio della guerra?

Dall'analisi dei fatti presentati balza evidente la difficoltà per l'Aeronautica italiana di interpretare un ruolo più fattibile, concreto, efficace, forse più modesto di talune ambiziose prospettive che però la realtà negava sotto l'aspetto strategico, qualitativo e limitava fortemente sotto il profilo numerico.

Una valutazione globale sullo stato di preparazione delle FF.AA. italiane unita ad una accurata analisi delle reali possibilità e finalità da raggiungere con quanto disponibile, avrebbe sinceramente consentito attraverso una più vasta partecipazione di opinioni, programmi e piani d'intervento applicabili ad ogni livello, di effettuare oculate scelte d'impiego aderenti alla realtà e nel caso particolare dell'aviazione, utilizzare proficuamente il materiale approntato precisando i compiti da raggiungere, fornendo indicazioni e metodi tattici, addestrando razionalmente il personale sino all'ottenimento di uno standard qualitativo per l'affermazione di una forte e preparata aviazione tattica per l'assalto e l'interdizione territoriale con le specialità di caccia - caccia bombardieri - assaltatori - combattimento - picchiatori - caccia notturna e bombardamento leggero - inseguimento - intercettori, escludendo ambiziosi e irraggiungibili traguardi alle cui finalità era sufficiente dedicare un più modesto impegno strategico, finanziario, tecnico ottenibile con la messa in produzione del quadrimotore Piaggio P.108/B da tempo in approntamento, da utilizzare in misura più ridotta ma certamente più congeniale.

La preconizzata soluzione per una forte e preparata aviazione tattica, avrebbe permesso e coinvolto necessariamente l'interesse delle altre FF.AA., ugualmente corresponsabili a parità d'impiego e di doveri, delle fortune e delle disfatte dell'Italia.

La recente storia delle vicende italiane è piena di esempi di vistose manchevolezze d'insieme, di sconnessioni d'indirizzi, di accordi formali ma non sostanziali in un complesso di disfunzioni generalizzate che solo la presenza ed autorità di un ottimo Capo di SMG, colto ad ogni livello, professionalmente preparato, dotato di superiore intelligenza e di particolare visione d'insieme, sufficientemente maturo per coordinare e armonizzare ogni esigenza, temperare ogni ambizione indirizzandola nel supremo interesse della nazione poteva e doveva risolvere pienamente.

Venne a mancare all'Italia un uomo dello stampo di Manerheim, di Marshall e di Von Blomberg tanto per citare alcuni dei più significativi esempi di comandanti.

Esaminato sufficientemente l'aspetto strategico-dottrinario e i mezzi di applicazione pratica delle principali specialità, resta da analizzare quale fu l'addestramento che ebbero gli aviatori italiani e valutare se esso fu carente, insoddisfacente, superato o adeguato ai tempi e ai mezzi disponibili: una serie di quesiti la cui risposta logica è da ricercarsi nella non chiara impostazione degli indirizzi d'impiego e che finirono inevitabilmente per condizionare negativamente l'importante problema dell'addestramento che si dimostrò

carente, inadeguato, superato, privo di uniformità didattica e di un accettabile standard di livello qualitativo.

Si dice ed è sicuramente accertato che l'asserzione corrisponde al vero, che i piloti italiani sono ancora oggi considerati fra i migliori nella scala dei valori aeronautici mondiali. Poichè talune voci possono nascere non di rado da abusati luoghi comuni, è necessario analizzare a cosa attribuire tali qualità individuali e stabilire obiettivamente sino a che punto la verità ha il suo fondamento in rapporto a quanto si afferma ed alla realtà degli avvenimenti.

L'Aeronautica militare italiana ha da sempre una brillante tradizione acrobatica convalidata da manifestazioni internazionali, da attestazioni di consensi e di plauso, da pubblici riconoscimenti di bravura e capacità professionale, che vanno anche al di fuori della sfera tipicamente militare per abbracciare attività connesse con l'aviazione civile e commerciale.

Quasi sicuramente hanno contribuito alla nascita di tali affermazioni, alcune naturali qualità professionali, innata predisposizione per il volo connaturata in elevata misura, duttilità congeniale nell'esplicazione di tale attività, estro, fantasia, intelligente assimilazione di regole fisiche e dinamiche in rapporto al tipo di aeroplano utilizzato e forse ancora, altre qualità umane che sfuggono all'analisi ma indubbiamente latenti nei piloti italiani. Forse oggi alcuni di questi valori non troverebbero più un valido riscontro nei test psicologici moderni, in quanto non rispondenti all'accertamento scientifico e rigoroso se contemplati razionalmente, assieme agli elementi che si richiedono ad un pilota con una vasta conoscenza professionale, preparato su basi scientifiche prima ancora che istintive e naturali, immune da fatti emotivi, freddo, raziocinante, efficiente come si addice al pilota di un Jet supersonico o al comandante di un grande aviogetto commerciale.

Nella seconda metà degli anni '30, non si conosceva niente di tutto ciò! Ciò che all'epoca si richiedeva ad un allievo pilota, oltre che ad una sana disposizione psicofisica e ad un bagaglio culturale e scolastico, era l'esplicazione pratica di saper pilotare un aeroplano e di assimilarne le regole, in un perfezionismo manovrato che confluiva gradualmente nella preparazione acrobatica di alta classe, vanto ed onore della scuola italiana da caccia, essenzialmente impostata su questa preminente attività di volo, a livello individuale prima, collettivo dopo.

Nel contesto generale della preparazione tecnica del pilota, l'acrobazia aveva quindi aspetto fondamentale, poichè tale preparazione era alla base della dottrina tattica vigente, estrinsecata attraverso canoni teorici che enunciavano te-

stualmente: "l'aviazione da caccia è la specialità atta ad imporre, sostenere e decidere il combattimento aereo; è la forza più idonea a contrastare l'azione dell'aviazione nemica, conquistare e conservare il libero uso del cielo per facilitare operazioni aeree, terrestri e marittime".

Proseguiva ancora la dottrina: "neutralizzazione di ogni attività aerea nemica, protezione di ogni attività aerea della propria aeronautica" erano concetti chiari e semplici nella loro enunciazione, fondamentali e dogmatici nell'esplicazione pratica, poichè il concetto dottrinario sul combattimento aereo stabiliva ancora: "estrema mobilità, forte velocità, ridotta possibilità del contatto balistico, fuoco e manovra come fattori interdipendenti e concomitanti dello scontro aereo; continua, travolgente trasformazione del combattimento aereo, rapidità di comprensione e immediata decisione per intuire, concepire e risolvere l'aspetto tattico - elementi questi che favoriscono chi fra il pensare e l'agire interpone il minimo tempo".

A queste esatte teorie ed alla giusta interpretazione della dottrina d'impiego italiana per la specialità Caccia, andavano doverosamente abbinati gli aspetti tecnici affinché fosse resa possibile la realizzazione teorica e pratica e per far ciò era necessario, anzi addirittura fondamentale, disporre di idoneo materiale di volo atto a tradurre insegnamenti e teorie in concetti d'azione: in breve una macchina da guerra rispondente in tutto e per tutto alla dottrina!.

Tale presupposto non venne realizzato, sfortunatamente, nella misura desiderata e voluta e se si verificò, lo fu in misura insufficiente all'esplicazione delle dottrine, in un tempo limitato e con una ancor più limitata disponibilità di mezzi idonei, in gran parte di produzione straniera: Messerschmitt Bf.109, Bell P.39, Supermarine Spitfire cui vanno aggiunti pochi fra MC.205/V, FIAT G.55 E Re.2005 utilizzati nell'ultimo scorcio del conflitto. Mancò quindi per i cacciatori italiani una vera macchina da guerra per tradurre nella realtà la dottrina del combattimento aereo così come stabilito dalla filosofia di guerra della R.A..

Ma all'insufficienza tecnica è ancora da aggiungere la mancata applicazione della preparazione professionale e specifica dei cacciatori italiani, in rapporto all'esecuzione esplicativa del combattimento aereo così come si estrinsecò nel Mediterraneo da parte delle aviazioni francese prima ed inglese successivamente, modalità queste che condizionarono gran parte dell'impostazione acrobatica per adeguarla ad una forma di lotta non prevista sotto il profilo pratico anche se teorizzata in quello dottrinario. Vi era dunque una palese contraddizione fra metodi e materiale, fra concetti ed applicazioni pratiche.

Per "imporre, sostenere e decidere il combattimento" era necessario disporre di un aeroplano che l'Aeronautica italiana non aveva disponibile, poichè non era possibile esplicitare fattivamente tale concetto utilizzando CR.42 o G.50/MC.200 in contrasto con l'Hurricane o il D.520, poichè nella migliore delle ipotesi anche se veniva conquistato "il cielo" era molto difficile poi mantenere "il libero uso del cielo" con tali tipi di aerei. L'altra contraddizione nasceva dall'impossibilità pratica di ottenere come enunciava la teoria: "forte velocità e ridotta possibilità del contatto balistico", aspetti questi anche contraddittori in aperto contrasto con le capacità e possibilità dei mezzi a disposizione rispetto al concetto, previsto, dello "scontro manovrato e di fuoco prolungato" considerando i criteri con cui erano armati i caccia italiani, generalizzati per una prolungata autonomia di fuoco con le due sole armi sincronizzate e forte dotazione di munizioni.

Ma non erano solo queste le lacune riscontrate poichè la mancanza di idonei apparati di comunicazioni impedivano l'esplicazione veloce di concetti tattici, interventi d'emergenza in altri settori, informazioni utili al combattimento, l'eliminazione di pericoli potenziali o reali.

A ciò aggiungasi la conformazione dei velivoli, tutti ad abitacolo aperto, che impedivano in reali condizioni d'impiego una prolungata permanenza ad alte quote, disagi fisici e disturbi non indifferenti: uditivi, visivi, respiratori, termici a tutto svantaggio dell'azione tattica per impossibilità pratica di conquistare vantaggi di quota e d'azione. Una serie di lacune non sempre compensate dalla bravura professionale, dall'elevato spirito di sacrificio del personale, dall'intuito individuale acuito dalle limitazioni della macchina e delle armi, dall'intelligenza tattica derivata dalle esperienze di guerra che suggeriva l'applicazione personale di interpretazioni particolari non sempre codificate dai regolamenti ma co-

munque utili per sopperire a deficienze di ogni sorta.

Il combattimento manovrato e acrobatico, profetizzato e realizzato teoricamente attraverso la progettazione di alcune macchine concepite ad hoc per tale dottrina, ottenne modesti risultati rispetto alle diverse concezioni tattiche messe in atto dall'avversario e gli unici vantaggi acquisiti e largamente usati furono l'intelligente utilizzazione della preparazione acrobatica avuta e le qualità morali dimostrate onde evitare pericoli maggiori, anche se tali aspetti vennero usati in funzione prettamente diversiva e difensiva. Inglesi e francesi rifuggivano metodicamente per disposizioni avute e preparazione tattica assimilata tale tipo di scontro aereo e si limitavano ad attaccare velocemente sfruttando le maggiori possibilità dei loro aerei, sparavano a più lunga distanza approfittando della maggiore gittata balistica delle loro armi da 20, oppure tentavano l'attacco di sorpresa rapido e ad alta concentrazione di fuoco, rendendo in tal modo inefficaci e inattuabili metodi e teorie, contestando aspetti manovrati che giudicavano pericolosi e scarsamente efficaci.

Fu necessario attendere l'inizio del 1943 per modificare radicalmente teorie e concetti d'azione, impiegando nuovi metodi più confacenti e razionali, materiale di volo idoneo e adeguato all'applicazione delle nuove dottrine di combattimento.

Quale ultimo aspetto da valutare nella generalità del problema, risultava da esaminare l'elemento umano, le cui qualità e caratteristiche potevano in parte compensare, le deficienze dottrinarie, tecniche, addestrative, tattiche.

Questo aspetto fornì in genere eccellenti risultati poichè i piloti e gli aviatori italiani possedevano eccezionalmente ed in misura superiore alla media, una elevata carica di entusiasmo e di volontà, valori morali questi che se opportunamente coordinati in un razionale indirizzo avrebbero espresso, come poi in realtà si verificò, ottimi risultati.

Il potenziale bellico aeronautico delle aviazioni europee

Nel vasto panorama iniziale (in cui si è tenuto conto di molteplici aspetti politici, militari, strategici, industriali) si è parlato di alleanze, di potenziali alleati e di probabili nemici. Per meglio conoscere gli aspetti che determinarono in un generale contesto l'entrata in guerra dell'Italia, riteniamo però opportuno inserire nella descrizione anche la situazione delle diverse forze aeree europee, che all'inizio, successivamente, e alla fine del conflitto, rimasero coinvolte nella guerra, vi furono trascinate loro malgrado o vi rimasero fuori. Esaminando a priori la situazione generale fra il settembre 1939 e il giugno 1940, e, per talune nazioni, appena oltre, sarà possibile ai lettori seguire con più chiarezza gli avvenimenti che si susseguirono e stabilire dei termini di valutazione confrontando cifre e materiale di volo messo in campo da belligeranti, non-belligeranti, neutrali. Nella breve, sintetica ma completa descrizione, utilizzata in parte dalla documentazione consultata e dalle fonti informative del S.I.A., sono state incluse: la Turchia, in quanto confinante con i possedimenti italiani del Dodecaneso; la Svizzera, ugualmente confinante con l'Italia e che svolse un ruolo di primo piano quale nazione neutrale nel cuore dell'Europa, ed infine l'U.R.S.S., sebbene in forma marginale, considerando il periodo che abbraccia il 1° volume con gli avvenimenti storici del 1939 alla primavera del 1941. Successivamente negli altri volumi, verranno trattati più ampiamente gli avvenimenti riguardanti più specificamente l'Unione Sovietica ed inclusi, ad iniziare dal 1941, anche gli aspetti conoscitivi sull'aviazione degli Stati Uniti d'America.

Si è reputato necessario e razionale citare le diverse aviazioni europee "in ordine d'importanza politica ed in relazione alla loro potenzialità aeronautica al momento dell'incontro con gli interessi politici e militari dell'Italia", facendo conoscere fra l'altro ai lettori, l'organizzazione, i sim-

boli d'identificazione, le sigle maggiormente usate durante la guerra allo scopo di evitare, nel proseguo della descrizione, inutili ripetizioni. Si poteva calcolare approssimativamente fra il 1939/40, che il numero degli aerei schierati in Europa e colonie, mandati e protettorati nel Mediterraneo, oscillava sui 34.000 esemplari.

U.R.S.S.

L'organizzazione e l'ordinamento dell'aviazione sovietica -conosciuta come Voenno Vozdushni Sili - V.V.S.-facente parte integrante dell'Armata Rossa, comprendeva due distinti comandi: rispettivamente per l'aviazione dell'Esercito, sottoposta direttamente agli ordini del Commissario del popolo per la difesa del territorio sovietico, e il comando aviazione per la Marina con funzioni autonome ma comunque con compiti di sorveglianza e appoggio nei dipartimenti marittimi dell'URSS.

Dal comandante delle FF.AA. dipendevano i 9 Distretti Militari di Mosca, Leningrado, Russia Bianca, Ucraina, Caucaso settentrionale, Transcaucasia, Volga, Turkestan, Siberia. Il comandante dell'aviazione militare aveva a disposizione come reparti operativi due armate aeree: 1ª Armata Aerea occidentale, 2ª Armata Aerea Estremo oriente. Le F.A. della Marina (Morskaya Aviatsiya) erano invece agli ordini dei Comandi Marittimi dei 4 dipartimenti che suddividevano i mari dell'URSS: Mar Baltico (Kronstadt/-Leningrado), Mar Nero (Sebastopoli), Pacifico settentrionale (Wladivostock) e Mare del Nord (Murmansk).

L'ordinamento delle armate aeree contemplava una forza strategica (bombardieri pesanti), una forza per la difesa aerea (Caccia), una forza tattica (assaltatori/bombardieri

leggeri) poste alle dirette dipendenze dei comandi di armata terrestre dell'Armata Rossa (Sovietskii Voenno Vozdushnii Flot-Flotta Aerea dell'Armata Rossa).

La suddivisione organica stabiliva: reggimenti (equivalente allo stormo), brigate e divisioni della stessa specialità, corpi d'armata aerea compositi della V.V.S., con una forza oscillante fra i 350/500 aeroplani di ogni specialità. Il reggimento aereo (Aviatsya Polk) con un organico fra i 50/60 velivoli si suddivideva in 4 squadriglie (zveno) con 9/12 aerei e ogni zveno in 3 sezioni (para).

La difesa aerea territoriale era affidata nei singoli distretti militari ai comandi dell'Armata Rossa che disponeva di un rgt. c.a. mediamente per ogni Corpo d'Armata (DABON) con 8 reggimenti come riserva d'armata. L'organizzazione militare era affiancata da quella paramilitare dell'Osoaviakhim (Associazione aeronautica giovanile del Komsomol) integrata da personale delle industrie locali con il quale venivano formate le batterie di Zona. Il materiale era composto da cannoni c.a. M.38 da 75 mm. e M.39 da 85 mm. integrati per il tiro a bassa quota da mitragliatrici DShK da 12,7 mm. M.38.

Le diverse sigle che contraddistinguevano i velivoli della V.V.S. erano le seguenti:

BB (Bombardiere medio)
DB (Bombardiere strategico lontano)
SB (Bombardiere tattico veloce)
TB (Bombardiere pesante)
ARK (Servizio aereo artico)
KOR (Aereo imbarcato)
PS (Trasporto)
U (Scuola)
UT (Addestramento)
I (Caccia)
DI (Caccia biposto)
PB (Bombardiere in picchiata)
BB (Bombardiere vicino)
BSch. (Assaltatore corazzato)
R (Ricognitore)
Sch.R (Ricognitore/assaltatore)
ANT - Antonov
AN - Tupolev
La - Lavochkin
LaGG - Lavochkin, Gorbunov, Gudvok
MiG - Mikoyan, Gurevic
Pe - Petyakov
Su - Sukkoi
Yak - Yakolev

Il - Ilyushin

Po - Polikarpov

(nomi di progettisti aeronautici e sigle di aeroplani)

Al 1° giugno 1940 la V.V.S., esclusa la M.A. della Marina, comprendeva 55 divisioni e 4 rgt. autonomi con una massa complessiva di aerei oscillante fra i 6000/6500 assegnati alla prima linea, integrati da 5000/5500 da trasporto, scuola e di riserva per un totale di 11500/12000 unità, dislocati nella misura di 3/4 sul settore occidentale europeo e per il restante su quello asiatico per fronteggiare il pericoloso vicino giapponese col quale si erano già avute avvisaglie guerreggiate in Manciuria.

Una profonda trasformazione strutturale e di comando unitamente ad un rinnovamento generale del materiale di volo era in atto nella V.V.S., e parte dei nuovi aerei era stata assegnata ai reparti molti dei quali erano ancora dotati di superati velivoli fra cui i più noti e obsoleti erano i seguenti:

Bombardamento TB.3 quadrimotore (poi declassato al trasporto); SB.2 bimotore; Su.2 monomotore; Il.4 bimotore; Pe.8 quadrimotore; Pe.2 (bimotore veloce in fase di assegnazione); DB.3, KB.30, SB.2, ANT.25, BOK.5.

Caccia Po.I.16 e Po.I.17; MiG.1, MiG.3 (in fase di assegnazione), I.153, ANT.29, Yak.1.

Ricognizione - MBR.2 (idro ricognitore) e ARK.3; KOR.1, MDR.6, Pe.2/FT, LaGG.3, Yak.1.

Scuola/addestramento - Yak.12, Po.2, La.5FN, AIR.14-17-19 (UT.1), AIR.20 (UT.3).

Trasporto - ANT.35, KAI.3, G.21.

GERMANIA

La Deutsches Luftwaffe (Arma Aerea germanica) venne ufficialmente costituita l'1/3/1935 dopo un lungo periodo d'incubazione e clandestinità semiufficiale trascorso nell'ambito del R.L.M. (ReichsLuftfahrtMinisterium) Ministero dei trasporti aerei del terzo Reich, che aveva gestito sino al 1939 ogni attività aerea civile e militare.

La Luftwaffe si articolava in un comando in capo O.K.L.-(Ober Kommand der Luftwaffe) con relativo Stato Maggiore (Stabs/OKL), Ufficio A - ordinamento e S.M.-alle dirette dipendenze del ministro del Reich per l'Aeronautica e Comandante in capo della Luftwaffe Hermann Goering coadiuvato nelle sue funzioni di Ispettore

generale della Luftwaffe da un Intendente generale della Luftwaffe. Un ufficio informazioni completava lo S.M./OKL.

Gli altri uffici comprendevano: Amt/B (Traffico-controllo aereo), Amt/C (Tecnico-approntamento), Amt/D (Amministrazione-infrastrutture), Amt/E (Servizi), Amt/P (Personale).

Dallo S.M./OKL dipendevano inoltre i seguenti ispettorati generali:

- 1° Aufklarungsflieger (Aviazione di cooperazione con l'Esercito - Heere)
- 2° Kampf/Sturzkampfflieger (Bombardamento/bombardamento in picchiata)
- 3° Jagd, Zerstörer, Schlachflieger und Waffenwesen (Caccia, Distruttori, combattimento, armi di bordo)
- 4° Flakartillerie (Artiglieria controaerei)
- 5° Flugsicherheit und Geräte (Sicurezza del volo, impianti, strumentazione)
- 6° Lufttransport und Kraftfahrwesen (trasporti aerei e terrestri)
- 7° Luftnachrichten und Verbindung (Informazioni aeree e collegamenti)
- 8° Marineflieger (Aviazione per la Kriegsmarine-Marina da guerra del Reich)
- 9° Flugzeugführerschulen (Scuole di pilotaggio)
- 10° Erziehung und Bildungswesen Kommando der Kriegsschulen (Educazione, Istruzione, comando Accademie e scuole di guerra aerea)
- 11° Luftlande und Fallschirmtruppen (Fanteria aerea -aviotrasportata e paracadutisti)
- 12° Flugnavigation (Navigazione aerea)
- 13° Zivilluftschutzenswesen (Difesa antiaerea civile)
- 14° Sanitätswesen (Servizio sanitario aeronautico)

Dal RLM dipendevano invece i seguenti uffici:

Technische Waffen Amt-TWA, Technische Flugzeug Amt-TFA, Technische Geräte Amt-TFM, corrispondenti rispettivamente alle armi, agli aeromobili, alla strumentazione, ecc..

Anche dal RLM dipendevano i comandi della difesa di zona aerea (LuftVerteidigungzone) corrispondenti alle nostre ZAT, che comprendevano 10 zone così suddivise: I-Königsberg, III-Berlino, IV-Dresda, VI-Münster, VII-Monaco, VIII-Breslavia, XI-Hannover, XII-Wiesbaden, XIII-Norimberga, XVII-Vienna.

Le funzioni erano tecnico-amministrative.

Vi erano inoltre 5 comandi di Flotta Aerea (Luftflotte-corrispondenti alla Squadra Aerea): 1ª Luftflotte (Luftflotte Reich) Berlino, 2ª Luftflotte-Braunschweig, 3ª Luft-

flotte-Monaco, 4ª Luftflotte-Vienna, 5ª Luftflotte-Amburgo. Le sedi di giurisdizione delle Luftflotten corrispondevano ad altrettanti settori operativi: settore Est (1ª), settore Nord (2ª), settore Ovest (5ª), settore Sud-Est (4ª), settore Sud-Ovest (3ª); vi era poi un settore autonomo a Königsberg (nord-est), un comando difesa aerea occidentale a Düsseldorf e comandi di settori speciali a Berlino, Lipsia, Stettino, Amburgo.

Ogni comando di Luftflotte si articolava su uno Stabs, un reparto autonomo di volo, servizi informazioni e collegamenti, trasporti, difesa. I reparti di volo comprendevano: Corpi Aerei (FliegerKorps), Divisioni Aeree (Flieger Divisionen), Geschwadern (Stormi) e per la Flak anche le brigate motorizzate.

Il reparto organico standard era il Geschwader su 3/4 gruppi con un numero di aerei oscillante fra i 90 e 125 (nel 1943 con la costituzione del 4° Gruppo nello stormo da caccia l'organico aumentò a 175 velivoli - NdA). Il Geschwader si divideva in Gruppen (Gruppi), Staffeln (squadriglie), Ketten (sezioni), e Rotten (sottosezioni).

L'artiglieria contraerei (Flak-Flieger Abwehr Kanone) era organizzata in reggimenti, brigate, divisioni, con un organico quest'ultima di 3/4 reggimenti con un totale di 216/280 cannoni e mitragliere da 20 e 37 mm. (FIAMG/FIAMK) Fliegerabwehr-Maschinengewehr/Maschinenkanone.

Il cannone standard della Flak era l'ottimo pezzo Krupp mod. 18 (poi modificato in 36/41) cal. 88/56 con gittata superiore agli 11.000 metri, nei modelli da postazione e mobile su piattaforma ruotata rimorchiabile, usato efficacemente anche in funzione controcarro. Le armi automatiche per la difesa a bassa quota comprendevano mitragliere Einling e Vierling (a canna singola e quadrinata) del calibro 20 mm. integrate da mitragliere pesanti RMB da 37 mm. con cadenza di tiro di 160 colpi al minuto.

All'inizio del conflitto la forza della Flak - postazioni territoriali e di campagna - comprendeva 2.600 cannoni da 88 e circa 6.700 mitragliere. Erano escluse le postazioni della Marina (Marinebortflak) poste alla difesa delle basi navali.

Dalla Luftwaffe dipendevano anche le postazioni di avvistamento radar denominati Funkmess, installate sin dal 1939 in 9 punti (poi portati a 13 nel 1940) ai confini occidentali del Reich e sulle isole di Wangerooge e Heligoland con Funkmess Geräte tipo FG. "Freya" 39/G coadiuvati per il tiro contraereo dal FM. 62 "Würzburg" che la Flak stava iniziando ad utilizzare per l'avvistamento notturno.

Il materiale di volo della Luftwaffe comprendeva i seguenti modelli:

Bombardamento - Bimotori He.111, Do.17, Ju.88. Quadrimotore F.W.200 (a largo raggio d'azione)

Bombardamento in picchiata - Ju.87

Caccia pesante - Bf.110

Combattimento/supporto tattico - Hs.123

Caccia - Bf.109, successivamente FW.190 (1941)

Trasporto - Ju.52, Ju.90

Ricognizione - Hs.126, Bf.109, Bf.110, Ju.86, Ar.196, Do.18, He.115 (idro), Ha.139.

Soccorso in mare - Do.24

Scuola/addestramento - Bu.131, Bu.133, FW.44, Ar.96, He.59 (idro), Bf.108

Collegamento - Fi.156, Bf.108, W.34, Si.204

Aerosiluranti - He.115/B, He.111

Alianti da sbarco - DFS.230, successivamente Go.240

Sigle di costruttori

Bf. Bayerische Flugzeuge Werke

Me. Messerschmitt (dal 1938)

Ju. Junkers

Do. Dornier

He. Heinkel

Si. Siebel

Fi. Fieseler

FW. Focke Wulf

Bu. Bucher

Ar. Arado

Ha. Hansa (poi Blohm und Voss) Bv.

Hs. Henschel

Go. Gotha

Al 1° settembre 1939 la forza di prima linea della Luftwaffe comprendeva: 1.180 bombardieri, 771 caccia, 336 Stukas, 408 aerei da combattimento, 40 velivoli da battaglia, 552 trimotori da trasporto, 721 ricognitori, 55 aeroplani speciali, 240 velivoli della Marina per un totale di 4.333 aeroplani. Era stata costituita la 7^a Flieger Div. composta di 2 rgt. paracadutisti (Fallschirmjäger) e reparti minori, artiglieria, genio, trasporti, sanità.

INGHILTERRA

L'incognita maggiore per l'Aeronautica italiana prima dell'entrata in guerra nel giugno del 1940, era certamente

rappresentata dalla conoscenza potenziale in funzione offensiva-difensiva della più potente aviazione che avrebbe affrontato la R.A. nell'ipotesi di un conflitto: la Royal Air Force britannica (R.A.F.) con la sua organizzazione, la forza numerica dei suoi reparti, lo stato di preparazione del personale, le caratteristiche tecniche e d'armamento dei velivoli inglesi in servizio, le strutture periferiche nelle zone in cui presumibilmente si sarebbero verificati scontri e combattimenti, incursioni offensive e missioni di ricognizione; in particolare la situazione esistente nel Mediterraneo nelle basi di: Gibilterra, Malta, Cipro, Egitto, Medio Oriente, territori confinanti con l'A.O.I..

Le informazioni al riguardo erano piuttosto contrastanti (una comunicazione riservata del S.I.M. della primavera del 1939 diretta al Capo di SM/RA faceva ascendere addirittura a 10.000 gli aeroplani in servizio nella R.A.F.).

Ciò che fu possibile conoscere sull'aviazione inglese attraverso i consueti canali informativi e riservati del S.I.A., comprendeva l'ordinamento della R.A.F. e le diverse strutture di comando, la conoscenza di taluni tipi di aerei da tempo in produzione, la capacità produttiva dell'industria aeronautica britannica, la versione inglese del confronto sostenuto con la Luftwaffe nel periodo iniziale del conflitto.

La tendenza che aleggiava nel vertice dell'Aeronautica italiana nei confronti della R.A.F., tendeva a sottovalutare potenza ed efficienza dell'aviazione inglese, probabilmente per una malintesa influenza propagandistica di parte germanica condivisa ottimisticamente ma ingiustificatamente anche dagli ambienti italiani.

L'organizzazione aeronautica britannica era rappresentata dall'Air Ministry (Ministero dell'Aria) che aveva giurisdizione sull'attività aeronautica civile e militare e si avvaleva per la soluzione di problemi di grande importanza dell'Air Council (Consiglio dell'Aria) con funzioni prettamente consultive.

La R.A.F. aveva una sua autonoma organizzazione articolata in 8 comandi principali suddivisi fra: Bomber Command (Bombardamento), Fighter Command (Caccia), Coastal Command (Comando costiero), Army Cooperation Command (Cooperazione tattica per l'Esercito), Air Barrages Command (Comando palloni di sbarramento), Training Command (Comando Addestramento), Air Reserve Command (Comando riserva aerea), Air Supplies Command (Comando Rifornimenti). Questi enti subirono però nel corso della guerra alcune trasformazioni mutando sigle e funzioni fra cui ad esempio l'istituzione del Maintenance Command (Comando Servizio Manutenzione) e del

Ferry Command (Comando Traghetti o trasferimenti aerei); la trasformazione dell'A.B.C. in Ballon Barrage Command (B.B.C.).

I reparti aerei erano suddivisi in regolari e territoriali (o ausiliari) pur comprendendo nella suddivisione squadroni da caccia, bombardamento ecc. selezionati in Sqds. di 1^a linea e Sqds. di allenamento zonali. Altri comandi della R.A.F. comprendevano Trasmissioni (Signal Services), radioassistenza al volo, sanità, trasporti, soccorso, materiali, ecc.. L'organizzazione di comando periferica comprendeva le forze d'oltremare suddivise come segue: Medio Oriente (Middle East) con sede di comando al Cairo (Egitto); Palestina e Transgiordania (sede a Gerusalemme) avente anche giurisdizione di comando su Cipro; Mediterraneo centrale (sede a La Valletta di Malta); Irak (sede a Habbaniya); Indie (sede a Nuova Delhi); Aden (Aden); Estremo Oriente (Singapore). L'unità organica più consistente come livello organico della R.A.F. era il Gruppo (Group) composto da un numero imprecisato di Wings (Stormi) in funzione dell'importanza e della vastità dei compiti da assolvere. Il Wing era composto da 3/4 squadroni (Squadrons), ogni squadrone si divideva su 4 Flights (sezioni) per un totale di 16 aerei per squadrone + 2 di riserva. Ogni Flight era contraddistinto da un colore convenzionale; rosso, verde, giallo, blu, ed ogni squadrone si distingueva otticamente per alcune sigle alfabetiche iniziali seguite in ordine alfabetico da una lettera progressiva che identificava il velivolo. L'aviazione per la Marina (Fleet Air Arm - F.A.A.) dipendeva direttamente dall'Ammiragliato e comprendeva velivoli imbarcati su n.p.a. e squadroni di base nelle piazzeforti navali suddivisi nelle specialità: caccia, caccia-bombardieri, aerosiluranti, ricognitori. Complessivamente la F.A.A. comprendeva all'inizio del 2° conflitto mondiale 240 velivoli, un centinaio dei quali risultavano imbarcati su portaerei che in numero di 6 erano in servizio nella Royal Navy (R.N.); altre 6 n.p.a. risultavano in approntamento.

Il Bomber Command (BC) comprendeva organicamente 3 Service Groups (o meglio branche operative) suddivise: 1° (Service-Servizio), 2° (Battle-Battaglia), 3° (Attack-Attacco). Le tre branche erano assegnate rispettivamente all'addestramento, al supporto tattico e al bombardamento a distanza. Fra i reparti stranieri assegnati all'inizio del conflitto al B.C., vi erano Sqds. cecoslovacchi, norvegesi e fra quelli dei Dominions si annoveravano Sqds. australiani, canadesi, sud-africani, neo-zelandesi.

Il Fighter Command (F.C.) aveva ugualmente tre branche operative suddivise come segue: 1° Gruppo (O.T.U.-Ope-

rational Training Unit/Unità addestramento Operativo), 2° F.G. (Fighter Group) con l'Operative Section, la Battle Section e l'Interception Section assegnate rispettivamente per missioni di caccia, appoggio tattico e intercettazione. Il 3° Gruppo era il N.F. (Night Fighter) destinato alle operazioni di caccia notturna. Fra gli Sqds stranieri figuravano uno squadrone ceco, uno polacco e l'American Eagle (Wing di volontari statunitensi articolato su 3 Sqds.). Successivamente si aggiunsero reparti francesi, jugoslavi, greci.

L'Army Cooperation Command (A.C.C.) aveva a disposizione i reparti da osservazione aerea assegnati alle G.U. terrestri, un gruppo da trasporto per le esigenze logistiche e di collegamento e comprendeva all'inizio della guerra anche 9 Sqds. della R.C.A.F. (Royal Canadian Air Force). Il B.B.C. articolato su 4 Gruppi, provvedeva a istituire sbarramenti di palloni frenati a difesa di zone di particolare importanza militare, industriale, demografica impiegando 47 Sqds. per un totale di 2.115 palloni integrati da 2 sbarramenti antiaerei su 4 raggruppamenti di artiglieria contraerea. In particolare la difesa di Londra era assicurata da 780 cannoni suddivisi in 3 zone di sbarramento: 1^a zona S.E. (Kent) con sede di comando a Beakesbourne, 2^a zona S/N.E. (Kent) con sede a Trowley, 3^a zona centrale (Surrey, Buckinghamshire, Hertfordshire, Essex, Greath London), 10 squadroni di palloni ancorati con 6.000 uomini di servizio completavano le difese fisse appoggiate per la difesa in cielo da 8 linee di sbarramento caccia fra Beakesbourne, Detling, Rochford, Stowmaries, Goldhanger, Biggin Hill, Hainault, North Weald, Trowley.

Il Ferry Command provvedeva al ritiro, trasporto e consegna degli aerei da e per le fabbriche ai reparti e viceversa utilizzando anche numerose donne pilota e venne notevolmente incrementato quando entrò in azione la legge sugli affitti e prestiti con le grandi forniture aeronautiche degli USA.

Il M.C. (Maintenance Command) curava la riparazione, revisione e collaudo di velivoli e motori avvalendosi anche della collaborazione di 3 Sqds. di volontari americani e di uno della R.C.A.F. mentre per la parte addestrativa operava il T.C. (Training Command) che ebbe particolare rilievo nella preparazione del personale di volo e tecnico. Il T.C. risultava suddiviso nel F.T.G. (Flying Training Group) per l'addestramento basico, il 1° e il 2° periodo di volo e nel T.T.G. (Technical Training Group) per l'addestramento del personale specialista di terra e di bordo.

Il C.C. (Coastal Command) che aveva inizialmente il compito della sorveglianza costiera, ebbe ampliati i suoi incari-

chi con missioni di ricognizione a largo raggio e lotta Antisom. Aveva 4 gruppi di servizio suddivisi in altrettanti comandi decentrati fra l'Inghilterra e i possedimenti d'oltremare. Vi operavano anche Sqds. norvegesi, australiani e neo-zelandesi.

La difesa contraerea era invece affidata all'Esercito attraverso l'Antiaircraft Command (A.A.C.) e contava su 24 reggimenti territoriali C.A. ciascuno su 3/4 Batterie per gruppo su 8 pezzi per batteria. Vennero successivamente costituite 5 Div. AA con 22 brigate e 52 reggimenti con 166 batterie. Il materiale comprendeva cannoni pesanti Armstrong da 94 mm. (3,7 pollici) nei modelli da postazione Mk.1 e con affusto-piattaforma ruotata e rimorchiabile (Mk.6) avente gittata massima di m. 9.700/13.000 integrato per il tiro a bassa quota automatico dall'eccellente mitragliera Bofors Mk.1 da 40/56 con cadenza di tiro superiore ai 120 colpi/min. ed efficacia di tiro sui 3.000 m.

Si trattava di un'ottima arma svedese di cui l'Inghilterra si era assicurata la produzione su licenza sin dal 1938. L'Esercito di 1^a linea aveva invece 7 rgt. AA con 25 batterie e 2 rgt. Proiettori con 8 batterie + 6 autonome. Le Div. Ftr. o blindate, avevano in normale organico un rgt. AA con mitragliere Bofors da 40/56 per un totale di 16 pezzi.

L'organizzazione per la difesa territoriale aveva come sigla ADGB (Air Defense Great Britain) e si avvaleva della collaborazione di un corpo di volontari composto da uomini e donne inquadrati nel R.O.C. (Royal Observer Corps) e del Servizio Volontario Femminile (W.V.S.). La R.A.F. gestiva invece direttamente l'avvistamento a distanza E.W.S. (Early Warning Service) mediante le stazioni di rilevamento radioelettrico con radar (R.D.F./Radio Detection Finding) con apparati per l'avvistamento tipo M.15/M.16 integrati da M.R.U. (Mobil Radar Unit), tipo G.L.2 (per il tiro A.A.). Questi radar erano assegnati alla C.H.L. (Chain Home line) mentre per l'avvistamento ravvicinato vi erano i radar G.P.O./MB.II tipo 17 o L.37 coadiuvati per l'intercettazione caccia con i G.C.I. (Ground Control Interceptor) dai radar LWS/MB.III o L.W./6.

La forza aerea di 1^a linea dislocata all'inizio del 1940 nella madrepatria, comprendeva circa 1.700 aerei cui era da aggiungere un numero all'incirca uguale di aerei di riserva e degli squadroni territoriali, compresi in questo numero anche quelli dislocati nei possedimenti africani e asiatici e fra questi non meno di 600 aeroplani erano dislocati nel Mediterraneo e Medio Oriente. Una piccola ma agguerrita forza aerea era presente in Africa del sud (S.A.A.F.) South African Air Force parte della quale era stata designata nel pia-

no di guerra imperiale approntato dallo S.M. britannico, ad operare contro i possedimenti italiani dell'Africa orientale.

Il settore operativo del Mediterraneo/Medio Oriente che più di ogni altro interessava la R.A. e su cui si incentravano gli sforzi d'indagine del S.I.A., risultava nel giugno del 1940 così articolato: H.Q. Royal Air Force Middle East (Cairo) al comando dell'Air Marshal Arthur Longmore; H.Q. Royal West Desert Air Force (R.W.D.A.F.) con comando al Cairo dell'Air Commodore Raymond Collishaw, comandante titolare fra l'altro del 202^o Gruppo operativo con 14 Sqds. di aerei di diverse specialità d'impiego.

L'isola di Malta posta nel mezzo del Canale di Sicilia, rivestiva una straordinaria importanza strategica per l'Inghilterra e, ovviamente, anche per l'Italia sotto l'aspetto difensivo, poichè rappresentava il pericolo maggiore e reale nella strategia italiana nel Mediterraneo per il mantenimento delle linee di comunicazione e rifornimento dalla madrepatria alla Libia.

Sin dal 1935 la Marina, cui incombeva la responsabilità di mantenere e salvaguardare le vitali linee di comunicazioni con l'Africa settentrionale, aveva preso in seria considerazione l'eventualità di neutralizzare Malta (bombardamento navale e occupazione dell'isola) dedicandovi lunghi studi, approntando piani e progetti di sbarco, mettendo a punto e perfezionando via via ogni dettaglio nell'ipotesi di realizzare l'operazione prevista, cui ovviamente era interessata anche l'Aeronautica per la parte di sua competenza.

L'isola di Malta, lunga circa 30 Km. e larga 12 nella sua massima estensione e con una superficie di 316 kmq., costituiva da sempre un baluardo della potenza inglese nel Mediterraneo ed un insostituibile pilastro d'appoggio della rotta imperiale britannica corrente dall'Inghilterra alle Indie via Gibilterra, Malta, Suez, Aden, Città del Capo, Ceylon, Singapore, Hong Kong.

Era innegabile che Malta rivestisse grande importanza strategica per la sua posizione sin dall'antichità e l'Inghilterra facesse ogni possibile sforzo per mantenere tale aspetto, rafforzando l'isola dapprima come piazzaforte navale e successivamente anche aerea, ampliando e potenziando arsenali, officine, porto, moli, depositi, bacini, impianti di raddobbo, difese navali e antiaeree, fortificazioni permanenti e campali, ricoveri per la popolazione e per materiali (fra cui erano previsti anche per aerei) depositi di viveri, carburante, munizioni, pezzi di ricambio.

Una cinquantina di caccia, bombardieri e ricognitori marittimi si trovavano a Gibilterra unitamente ad altrettanti aerei della F.A.A..

I reparti operativi esistenti in Egitto comprendevano: il 202° Gruppo composito col 250° Wing da bombardamento (Sqds. 30°, 55°, 113°) il 253° Wing da bombardamento (Sqds. 45°, 211°), il 202° Wing da caccia (Sqds. 33°, 80°, 112°), gli squadroni da trasporto 70° e 216°, due squadroni da ricognizione tattica 6° e 208°, e il 101° da cooperazione navale cui era da aggiungere l'813° Sqd. dell'aviazione imbarcata sulla n.p.a. "Eagle".

Il materiale di volo comprendeva Bristol "Blenheim", Gloster "Gladiator" e "Gauntlet", Bristol "Bombay" e Vickers "Valentia", Westland "Lysander", Short "Sunderland", Sea "Gladiator".

In totale 13 Sqds in Egitto, 2 in Palestina, uno a Cipro. All'incirca 350/400 aeroplani di ogni tipo che portavano a 500/600 il numero di velivoli all'incirca accertati dal S.I.M. nel Mediterraneo.

Più modesta risultava la difesa A.A. dell'Egitto affidata a due reggimenti c.a. dell'Esercito dislocati nelle località più importanti di Porto Said, Kantara, Suez e Cairo con numerose postazioni di armi Bofors dislocate lungo la fascia costiera da Sollum ad Alessandria, la cui difesa perimetrale era però affidata alla Royal Navy con numerosi cannoni c.a. da 3 e 4,5 pollici (76/105 mm.).

La situazione strategico/militare esistente nei territori dell'A.O.I. era certamente la più difficile per la R.A. a causa dell'isolamento in cui si trovava l'Africa orientale, si era aggravata ulteriormente per il divieto di sorvolo del territorio egiziano e sudanese imposto dall'Inghilterra e per le difficoltà di inviare con sollecitudine rinforzi e materiali attraverso il lungo percorso marittimo passante per il canale di Suez.

Non venivano sottovalutate fra l'altro le conseguenze che sarebbero derivate in caso di guerra dalla chiusura del canale, dal blocco sullo stretto di Aden e nel Mar Rosso e sulle provenienze dall'Oceano Indiano dove la Royal Navy controllava ogni movimento marittimo: in tal modo l'A.O.I. sarebbe rimasta completamente isolata e circondata da ogni lato da forze ostili!

Le informazioni assunte in quel lontanissimo settore operativo accertavano il comando del 201° Gruppo composito, segnalavano certa la presenza di tre squadroni di bombardamento della R.A.F.: 8°, 11°, 223° ad Aden rinforzati dal 94° da caccia; tre da bombardamento (14°, 45°, 47° e uno da caccia 97° nel Sudan unitamente a due Sqds. da aerocooperazione (40° e 223°); due da bombardamento (11° e 12°) e il 1° da caccia nel Kenia, e nella Somalia britannica (due squadriglie rodesiane). Complessivamente 370 aerei di ogni tipo, fra cui molti antiquati "Hartbee", "Audax",

"Vincent", "Fury", "Valentia" integrati da velivoli più moderni comprendenti "Blenheim", "Hurricane", "Welllesley" e Ju.86, "Gladiator".

Sui 13 squadroni messi in campo dall'Inghilterra, 5 erano della S.A.A.F. ed a questa forza iniziale erano da aggiungere una trentina di aerei di un gruppo misto bombardamento/caccia dell'aviazione francese dislocato a Gibuti con aerei Potez 63, Potez 25 e M.S.406, che portavano a 400 gli aerei potenzialmente schierati contro l'Italia nell'Africa orientale.

Gli aeroporti accertati e schedati dal S.I.A. attraverso un meticoloso lavoro capillare aggiornato frequentemente comprendevano le seguenti località:

MALTA

Takali, Luqa/Mikabba, Ta Venezia. Lavori in corso per collegare i tre aeroporti con una pista intermedia (Safi) e creare un gigantesco complesso aeroportuale con uno sviluppo complessivo di 16 km. con striscie e raccordi fra Gudja/Krendi (km. 7 di sviluppo)

EGITTO

Zona del Delta - Alessandria/Dekheila, Aboukir (idroscalo), El Buta, Khatabta, Heluan, Tel el Kebir, Geravla, Bilbeis, Amya, Qasaba, Cairo/Kaliub, Helwan, Sidi Haneish. Centro Egitto - El Rush, Uadi Natrun, Fayum, Samalut, Kairouan, El Minyia, Asyut ovest, Asyut est, Qara, Birkat I-II.

Zona del canale/Porto Said - Porto Said, Romani, Kantara, Ismailia/Moscar, Abu Smeir.

Zona del Canale/Suez - Suez nord, Suez sud, Heliopolis, Almaza, Belbeis, Amiriya, Hurgada, K.58°, K.68°.

SINAI

Mosefig, Alla/Akaba, K.143°, El Arish, Themed, Abu Zenima, Tor, Kuntilla.

Egitto meridionale - Luxor, Edfu, Aswan.

Deserto occidentale - El Hamman, El Dabà, Bawiti, Dakhla, Kharga, Farafra, Siwa, Salum, Sidi el Barrani, Mersa Matruk, Auenat, Archenu, Wadi Halfa, Toski el Gharb, Quotai fya, Gerawla, Maaten Baqqush, Halfaya, Sehferzen, Gars el Afrid, Sofafi, Bug Bug, Bir Chreigat, Abua Haggag, Ras el Kenias, Fuka, Abar Nimeir, Alam el Halfa, Bir el Arab I-II, Bir Abu I-II-III-IV, Mirbat, Mireybat I-II, El Murish, El Afrit, Bir Hooker, Hamzi, Station 6 e 10.

Campi occulti - (Landing Ground) LG. contraddistinti da numeri convenzionali 01-09 e 10-160 disseminati nel deserto occidentale e identificabili da bidoni numerati convenzionalmente.

PALESTINA

Gaza, Beersheba, Gerusalemme/El Kukos, Ramleh, Haifa, Jena, Derea, Samaria.

CISGIORDANIA

Hamman, Kirak, Ziza, Maan.

SIRIA

Damasco/Esch Sham, Rayak, Nebk, Homs, Hama, Lattacque, Managh, Palmyra, Maramaz.

LIBANO

Beirut, Saida

SUDAN ANGLO-EGIZIANO

Musmar, Sinkat, Teb, Port Sudan, Dongola, Shereik, Atbara, El Damer, Shendi, Geil, Ondurman, Khartoum, Qeili, Wadi Medani, El Dueim, Kawa, Sennar, Singa, Gedaref, Kebkebia, El Fasher, El Hilla, El Nahud, Kuwel, El Obeid, Dilling, Jebelin, Khashm el Girba, Kassala.

La potenzialità della R.A.F. in base alle indicazioni degli esperti, era calcolata in circa 3.000 aerei fra bombardieri e caccia di 1ª linea con una riserva di 850/1000 velivoli cui andavano aggiunti 600/650 ricognitori e circa 200 aeroplani da trasporto in gran parte superati e di vecchie concezioni costruttive. Accanto a questi vecchi aeroplani coesistevano però macchine moderne all'avanguardia della più avanzata tecnologia aeronautica quali Spitfire, Hurricane, Blenheim, Wellington mentre erano in corso di fornitura velivoli made in USA: "Ventura", "Hudson", "Maryland", "Hawk" (la serie dei Curtiss P. 40) che avrebbero ben presto portato la R.A.F. ad un livello numerico e qualitativo tale da annullare ogni perplessità iniziale facendo considerare l'aviazione britannica con grande rispetto e timore nella scala dei valori militari aeronautici. La Fleet Air Arm (F.A.A.) aveva due distinte organizzazioni di servizio: l'aviazione imbarcata sulle 6 n.p.a. (Courageous, Argus, Furious, Glorious, Eagle, Ark Royal) in

attività nella Royal Navy per un totale di un centinaio di velivoli fra caccia e aerosiluranti-ricognitori (era in corso di costituzione un secondo contingente di aviazione imbarcata per le altre 6 n.p.a. in allestimento: Illustrious, Victorious, Formidable, Indomitable, Implacable, Indefatigable); un'altra branca della F.A.A. comprendeva l'aviazione di base a terra a difesa delle piazzaforti e porti di grande importanza con un altro centinaio di velivoli in servizio. Complessivamente la Fleet Air Arm disponeva di poco più di 400 aerei del tipo: Fairey "Swordfish" e "Albacore" come siluranti imbarcati e terrestri, "Sea Gladiator" come caccia imbarcati e di base a terra, idrovolanti Supermarine "Walrus" e Short "Sunderland" in versione da ricognizione marittima e soccorso in mare, Fairey "Seafox" idro da ricognizione vicina, Blackburn "Skua" come velivolo da picchiata imbarcato/caccia bombardiere, il Blackburn "Roc" come caccia terrestre e il Fairey "Fulmar" come caccia imbarcato. Come idro da collegamento veniva usato il Supermarine "Sea Otter" un anfibia impiegato anche dal S.A.R.

Erano in corso forniture di caccia di produzione USA fra cui il Brewster "Buffalo", l'idro "Catalina" ed altri che entreranno in servizio negli anni successivi al 1940.

L'armamento standard dei velivoli inglesi era basato sulle armi Browning MK.11 cal 7,7 (0,303 pollici), l'armamento dei bombardieri sistemato in impianti multipli (2/4 armi) era installato sulle torrette tipo Bristol, Frazer Nash (licenza USA), Boulton and Paul, Armstrong Whitworth.

Le mitragliatrici straniere comprendevano l'Hispano Suiza 404 MK.1 da 20 mm., le Colt Browning cal. 7.6/12,7 (USA) e i modelli WASHINGTON Arsenal L.25/LL38 cal. 12,7 usate dai veicoli della RAF per il tiro A.A.

FRANCIA

L'Armée de l'Air come veniva denominata ufficialmente l'Aeronautica militare francese, venne colta dalla guerra in piena crisi di trasformazione nel duplice aspetto dell'ordinamento/organizzazione e nel rinnovo/potenziamento del materiale di volo.

Una trasformazione iniziata con un ambizioso programma nel 1936 che si trascinò in modo pigro sino alla vigilia del conflitto per una serie di motivazioni incomprensibili soprattutto d'ordine politico, dovuta alla instabilità dei diversi e travagliati governi che si erano succeduti in Francia in oltre 5 anni di convulsa attività parlamentare scarsamente

produttiva e deleteria nei confronti della preparazione materiale e morale della FF.AA. francesi.

Il massimo organo di governo dell'aviazione era in Francia il Ministero dell'Aria composto da un gabinetto del ministro, da un reparto amministrativo centrale e da una serie di enti con scopi tecnici, amministrativi, ispettivi, per le costruzioni e gli approvvigionamenti, le infrastrutture aeroportuali, il materiale di volo, la sicurezza e il controllo del volo. Completava la struttura ministeriale un Ufficio per il personale civile e militare. Dal Ministero dipendevano due distinte branche di attività: l'Aviazione militare con il suo S.M. esecutivo e l'Aviazione civile con una direzione generale.

L'Aviazione militare (A. de l'Air) era ordinata su uno S.M. operativo che aveva giurisdizione di comando su 6 reparti tecnico-amministrativi-logistici e su 5 Ispettorati di Specialità:

1° - Difesa aeroterrestre (Caccia territoriale, D.C.A. territoriale)

2° - Aviazione da bombardamento

3° - Aviazione da ricognizione, aereo-cooperazione e riserva

4° - Aviazione d'oltremare

5° - Scuole, Accademia, istituti d'istruzione

Sotto l'aspetto tecnico-amministrativo le forze aeree metropolitane erano suddivise e decentrate in 4 Regioni Aeree con sedi di comando a Digione, Parigi, Tours e Aix en Provence; ogni R. A. era divisa in due Sottozone (Z.O.) mentre una 5ª Regione Aerea coordinava l'aviazione d'oltremare in Algeria, Marocco, Tunisia, Siria, Somalia, Indocina.

I comandanti delle R.A. erano alle dirette dipendenze del Ministro dell'Aria sotto il profilo amministrativo e agli ordini del comandante l'Armée de l'Air per quello operativo. Ogni Regione Aerea aveva giurisdizione di comando e di controllo sui reparti, enti, scuole e servizi dislocati nella sua competenza territoriale.

I reparti operativi (aeronautica autonoma) erano ordinati in 8 Divisioni Aeree ognuna su 2/3 Brigate composta ognuna di 4/6 Gruppi di volo, dislocati nelle 8 Sottozone operative i cui comandi erano rispettivamente: 1ª Reims, 2ª Digione, 3ª Chartres, 4ª Parigi, 5ª Tours, 6ª Tolosa, 7ª Lione e 8ª Tolone.

Facevano eccezione alle dipendenze gerarchiche i reparti da ricognizione/osservazione aerea che risultavano assegnati ai rispettivi comandi d'Armata dell'Esercito di campagna.

Ugualmente autonoma era l'aviazione per la Marina (Aeronavale) suddivisa presso i comandi dipartimentali della

Marina Nazionale e ordinata con due branche distinte: Aviazione imbarcata (su n.p.a. e GG.NN.) e Aviazione Costiera che aveva i suoi reparti nelle 4 regioni Militari Marittime - 1ª Canale della Manica (Cherbourg), 2ª Costa Atlantica (Bordeaux), 3ª Provenza (Tolone) e 4ª Africa del Nord (Mers el Kebir/Orano).

La M.N. disponeva inoltre di una sua autonoma organizzazione difensiva per la protezione delle basi navali e dei porti importanti, con batterie A.A., riflettori, apparati di rilevamento acustici.

Il materiale di volo della M.N. comprendeva: idrovolanti Breguet 521, Latecoere 298, Loire 70, LeO H43, GL.812; aerei terrestri Potez 631, D.520, Bloch 151, V.156F ed altri aerei eterogenei alcuni modelli dei quali in via di sostituzione con materiale più moderno. Complessivamente circa 300 velivoli fra imbarcati e costieri.

Il materiale di volo dell'A.d.A. comprendeva in buona parte aeroplani obsoleti e tecnicamente superati come l'Amiot 143, i Bloch 210 e i Farman F.222 rimasti in servizio accanto a velivoli di moderna concezione e competitività bellica quali i MS.406 e i Dewoitine D.520.

Il divario esistente fra le due categorie di aerei venne in buona parte annullato da un notevole sforzo produttivo fatto dall'industria aeronautica francese negli 8 mesi intercorrenti fra l'inizio del conflitto e l'offensiva tedesca in occidente, anche se stranamente questo moderno materiale non venne immediatamente e incomprensibilmente assegnato ai reparti di 1ª linea se non in misura inadeguata.

Il 25% del materiale di volo moderno accertato al settembre 1939 era salito al 40% nel maggio 1940 ed assegnato nella misura del 65% ai reparti da caccia che ne beneficiarono in più elevata misura rispetto ai bombardieri.

La suddivisione del materiale di volo era la seguente:

Bombardamento - Bloch 131/133, Amiot 310/351, Bloch 135/162, LeO 451, DB.7, Martin 167, Amiot 143, Bloch 210, Farman F.222, Hanriot 530, Farman 470.

Caccia - MS.405/406, Bloch 151/152, Curtiss H.75, D.510/520, Potez 63, Caudron C.714.

Assalto - Breguet 691, Bloch 174, Amiot 354.

Ricognizione - Breguet 691/B2, Mureaux 117, Mureaux 115, Bloch 174.

Trasporto - Goeland 445, LeO H470, Farman 223, D.558, Potez 650, Laté 611.

Scuola/Addestramento - MS.230, D.510, Romano 82,

Ca.164, Caudron Simoun, Caudron 275:490, Hanriot 182, Hanriot 232, Bloch 81, FN.305, Morane 315.

Numericamente si contavano circa 1300 bombardieri, 1200 caccia, 800 ricognitori, 300 velivoli della Marina. Circa 1800 aerei di ogni tipo per le scuole e l'addestramento.

La difesa contraerei era impostata su due distinte organizzazioni di cui una affidata all'esercito di campagna che disponeva di 3 brigate A.A. su 6 reggimenti per un totale di 36 gruppi con 108 batterie e 840 cannoni, 6 gruppi di fototelegrafiche con 240 apparati di ricerca e 4 battaglioni de Barrages con 450 palloni di sbarramento.

L'altra organizzazione denominata DCA/DAT (Defense Antiaerienne du Territoire) comprendeva due distinte branche per la difesa del cielo e per la difesa costiera e disponeva di 120 batterie c.a./a.n. con circa 500/600 cannoni di ogni calibro.

Il cannone c.a. standard dell'Esercito francese era l'ottimo pezzo Schneider da 90/50 con gittata sui metri 11600.

La conoscenza delle sistemazioni difensive francesi interessò in modo particolare lo SM/RA che tramite il S.I.A. cercò di ottenere il maggior numero possibile di notizie sulla consistenza e dislocazione della D.C.A.

Le informazioni pervenute si dividevano in ordine di priorità e pericolosità la D.C.A. con località di 1° e 2° grado che venivano così classificate:

4ª Regione Aerea (Aix en Provence)

Sottozona di Lione/Sottosettore delle Alpi

Località con difese di 1° grado: Lione, Grenoble, Valence, Briançon.

Località con difese di 2° grado: Montlimar, Chambéry, Bourg St. Maurice, Barcelonnette, Gap.

Sottozona di Tolone/Sottosettore delle Alpi Marittime/Provenza

Località con difese di 1° grado: Nizza, Frejus, St.Raphael, Hyeres, Tolone, Marsiglia, Avignone.

Località con difese di 2° grado: Grasse, Antibes, Iles de Hyeres, La Seyne, Aix en Provence, Salon de Provence, Istres, Marignane.

Sottosettore della Corsica

Località con difese di 1° grado: Bastia, Ajaccio, Bonifacio.

Località con difese di 2° grado: Corte, Casamozza, Portovecchio, Calvi.

Sottozona della Tunisia

Località con difese di 1° grado: Biserta, Tunisi, Gabes, Sussa, Sfax.

Località con difese di 2° grado: Medenine, Kairouan, Capo Bon, Kerkenna, Gerba, La Galita.

POLONIA

L'aviazione polacca si divideva in Comando Truppe dell'Aria (Aviazione per l'Esercito) e Comando Aviazione per la Marina dipendente dalla Marina Militare per l'addestramento e l'impiego.

Il Reparto Aviazione per l'Esercito si articolava in 2 Gruppi Aerei con 3 reggimenti per ciascun gruppo e disponeva complessivamente di 19 squadriglie da caccia, 8 da bombardamento, 27 da ricognizione e 6 da collegamento.

L'Aviazione per la Marina aveva invece 3 squadriglie caccia, una di bombardieri e 3 da ricognizione marittima.

La difesa contraerei territoriale era alle dipendenze dell'Esercito e comprendeva 4 reggimenti con 40/50 batterie A.A. dotate di cannoni francesi relativamente moderni fra cui il pezzo Schneider da 90/50 con buone caratteristiche balistiche. Integrava la D.C.A. un reparto palloni da sbarramento su 3 btg. e 2 compagnie fototelegrafiche. Il materiale di volo comprendeva in gran parte aeroplani di progettazione e costruzione nazionale così suddivisi:

Bombardamento - Bimotore PZL/P.37B, PZL 23 e 43, PWS.19, Potez 25.

Caccia/Assalto - PZL.7 e 11, PZL/P.24 e PZL/P.23B

Ricognizione — R.XIII, RWD.14, Avia 534/B

Complessivamente si registravano al 1.9.1939 circa un migliaio di aerei di ogni tipo fra 1ª linea, riserva e scuola così suddivisi: 170 bombardieri, 270 caccia, 175 ricognitori, 190 aerei da collegamento/addestramento, 76 idro per la Marina, 300 aeroplani scuola ed altri da trasporto, allenamento ecc..

JUGOSLAVIA

L'Aviazione reale jugoslava era stata notevolmente potenziata all'inizio del conflitto e dotata di velivoli moderni ed efficienti di produzione tedesca, inglese e italiana, al punto che tale rafforzamento destò non poche preoccupazioni

nello SM/RA considerando che la Jugoslavia, a causa delle sue non nascoste simpatie filo anglo-francesi, era stata inclusa dallo SMG come "nemica potenziale" e quindi fatta oggetto di studi e piani offensivi nell'ambito del P.R.12Bis approntato all'inizio del conflitto.

Ciò non impedì ad esempio alla "potenziale aviazione nemica", di approvvigionarsi largamente di materiale aeronautico italiano, chiedendo ed ottenendo prima della guerra 45 trimotori SM.79, ceduti nello spirito alquanto discutibile dell'approvvigionamento di valuta pregiata e materie prime, che aveva ispirato la politica dell'export aeronautico italiano sino a guerra inoltrata.

L'Aviazione jugoslava si articolava su un Comando Aeronautica Militare su 7 reggimenti aerei di 1^a linea con 49 squadriglie fra bombardieri, caccia, ricognitori ed un Comando Aviazione per la Marina con 2 Raggruppamenti idro per 7 squadriglie. Un btg. con palloni di sbarramento completava l'organico dell'aeronautica mentre la difesa A.A. piuttosto modesta come organizzazione, potenzialità e materiale in servizio, dipendeva dall'Esercito.

Fra il materiale di volo vi erano i seguenti tipi di aerei:

Bombardieri - 70 bimotori Do.17; 50 Bristol "Blenheim"; 45 SM.79 trimotori

Caccia - 30 Hawker "Fury", 30 Hawker "Hurricanes", 71 Bf.109/E, 50 IK.2/IK.3 e R.100

Ricognitori/Bombardieri leggeri - Breguet XIX, Ca.310, Potez 25, Potez 63, IK "Orkau"

Idrovolanti - SIM/XIV, Rogojarskj, Dornier "Dod", "Wal", Ca.310/I

Scuola - Avia 534, "Fizir", Bu.131

L'organizzazione didattica si incentrava su 6 squadriglie scuola e l'aviazione ausiliaria aveva 2 gruppi speciali d'impiego.

Complessivamente 750 aerei di ogni tipo gran parte dei quali di nuova produzione.

Tale realtà una volta a conoscenza dello SM/RA, comportò una serie di sforzi attuati tramite il S.I.A., per conoscere nei dettagli la situazione sotto il profilo della potenzialità reale ed apparente, la qualità e il grado di preparazione del personale, le infrastrutture, i metodi d'istruzione, il morale, i programmi di sviluppo onde valutare in che misura avrebbe potuto opporsi alla R.A. la R.J.A.F. nell'ipotesi di un attacco italiano nel più vasto contesto della sistemazione politica e strategica dei Balcani prevista dal Tripartito.

Nella primavera del 1940 le informative del S.I.A. accertavano la presenza di materiale moderno e i programmi per l'approvvigionamento di altri velivoli italiani fra cui nume-

rosi SM.79 nonché bombardieri inglesi e tedeschi più competitivi dei similari modelli in dotazione alla R.A. poiché fra i bombardieri figuravano gli ottimi "Blenheim" e i Do.17 e fra i caccia si annoveravano "Hurricanes" e Messerschmitt Bf.109/E certamente superiori per caratteristiche tecniche e belliche ai migliori caccia italiani del momento rappresentati da Fiat CR.42 e G.50 e da pochi MC.200.

Vi era dunque un consistente nucleo offensivo/difensivo di potenziale aereo che poteva costituire un certo pericolo per la R.A. anche se le notizie sullo stato di preparazione del personale di volo presupponevano uno standard addestrativo di modesto valore ma comunque da non sottovalutare.

TURCHIA

La neutrale Turchia che fronteggiava nel Mare Egeo i possedimenti italiani del Dodecanneso, aveva attuato sin dall'inizio del conflitto una cauta politica di compromesso che alternava a simpatie per l'Asse una diffusa benevolenza per gli alleati nel tentativo poi pienamente realizzato, di mantenere la propria neutralità sino al termine del conflitto.

Tale accorta politica comportò in contropartita forniture ed aiuti militari da ambo le parti prima da Germania e Inghilterra e successivamente in misura sempre più massiccia dagli Stati Uniti.

Con tali forniture fu possibile potenziare l'aviazione militare, oltre che ovviamente tutte le FF.AA., che da una modesta posizione anteguerra assurse a notevole importanza nel corso del conflitto, anche se la nostra indagine statistica inizia nella seconda metà del 1941 alla cui data esistevano 2 Brigate Aeree su 4 reggimenti più un reggimento e un gruppo autonomo rinforzati da un gruppo da trasporto dell'aviazione civile a disposizione dello SM dell'aviazione turca.

Complessivamente si contavano 11 squadriglie da bombardamento pesante e 3 leggere, 14 da caccia, una da ricognizione, 2 per la Marina, 3 da allenamento e 3 da trasporto per un totale di 650 aeroplani e idrovolanti.

Nei dettagli si avevano per le diverse specialità:

Bombardamento - 18 He.111, 20 Glenn Martin 139, 45 "Blenheim", 35 Vultee V.12, 35 "Battle", 12 "Wellington".

Caccia - 50 PZL/P.24, 35 "Hurricane", 30 "Hawk Cyclo-

ne", 39 MS.405, 75 FW.190 (1942)

Ricognizione - 38 Westland "Lysander", 15 "Anson".

Scuola/Addestramento - 50 Curtiss "Falcon", 25 Gotha "Argus", 25 Caudron, 30 Miles "Magister", Fleet, Hanriot, Morane, FW.44, FW.58.

Idrovolanti - "Southampton", "Walrus". Fairey 3F

Trasporto - De Havilland "Dragon Rapid".

Le principali basi dell'aviazione turca erano localizzate a Gazi Emir, Corlu, Guzel Yali, Buyuk Dere, Eskischir, Kutaya, Dyarbekir, Yesilkov, Adana, Ankara, Kulkuk, Cekmece, Luleburgaz, Midye, Bandirma, Brusa, Balikesir.

Le squadriglie scuola e per specialisti erano sull'aeroporto di Eskischir.

Le scuole da bombardamento, osservazione aerea e paracadutisti erano a Malatya, la scuola piloti era ad Ankara mentre quella per piloti civili e specialisti era basata a Yesilkov (ufficiali e sottufficiali tecnici) affiancate dalle scuole specialisti di terra di Konya e Dyarbekir.

ROMANIA

L'aviazione militare romena che aveva nel 1940 una consistenza di circa 500 aerei, poteva considerarsi come la più efficiente e preparata fra tutte le nazioni balcaniche ad eccezione come precisato dell'aviazione jugoslava, che possedeva materiale di volo più moderno ed efficiente.

L'organizzazione contemplava un comando e relativo S.M. e una Forza Aerea Operativa comprendente una flottiglia da caccia su 2 gruppi, una flottiglia da Bombardamento su 2 gruppi, una flottiglia aviazione della Guardia su 2 gruppi, 3 flottiglie miste da ricognizione, osservazione terrestre e collegamenti.

L'organizzazione territoriale (o di riserva) era basata su 2 flottiglie di caccia e ricognizione, una comando scuole e centri d'istruzione aeronautica su 4 flottiglie addestrative così distribuite: Scuola Ufficiali d'aviazione-Cotroceni (Bucarest), Scuola Sottufficiali piloti e tecnici-Tecuci; Scuola perfezionamento al pilotaggio-Buzau; Centro istruzione Caccia-Pipera; Scuola tecnici d'aeronautica-Medias. L'ultimo comando aeronautico romeno era a disposizione della Marina e constava di 2 flottiglie (una operativa e una di riserva/allenamento-scuola). La flottiglia operativa basata a Galati (Mar Nero) aveva come materiale di volo idrovolanti He.115 E Cant.501.

Il materiale di volo era il seguente:

Bombardamento- Potez 54, SM.79/B, Potez 63, SET/7KB.

Caccia - PZL/P.24, IAR.15, IAR.80

Ricognizione - IAR.24, SET XVI/XIX, IAR.27, "Cazpla".

Scuola/addestramento - MS.35, Fleet 10, PZL.11, Bucher "Jungman", Avia 534, IAR.38, FN.305, IAR.37, Potez 25, FW.44.

La difesa contraerei era basata su 8 reggimenti d'artiglieria con pezzi di fabbricazione francese.

A disposizione dello S.M. dell'aviazione era anche il Gruppo da trasporto LARES militarizzato e dotato di Ju.52, SM.83 ed altri tipi.

Complessivamente la forza dell'aviazione romena superava di poco i 500 velivoli.

FINLANDIA

L'aggressione sovietica alla piccola repubblica scandinava avvenuta nel 1939, determinò un sollecito riarmo da parte delle autorità finniche, che cercarono in ogni modo e ovunque di procurarsi armi, attrezzature, equipaggiamenti, materiali militari.

Anche l'Italia contribuì in misura diversa alle forniture alla Finlandia, poichè vi fu il "placet" politico di Mussolini per la vendita di armi italiane: cannoni C.C., mortai, munizioni, centrali di tiro, stazioni radio ecc.; da parte sua l'Aeronautica diede il suo benestare per la fornitura di caccia Fiat G.50 mentre venne respinta la richiesta di acquistare S.79, Ba.65, Ba.88 al punto che i tecnici finlandesi tentarono di fare cedere dalla Spagna parte del materiale di volo italiano richiesto.

Dopo la firma dell'armistizio con l'URSS avvenuta nella primavera del 1940, la Finlandia iniziò a riarmare le sue FF.AA. acquistando direttamente o ricevendo gratuitamente aerei tedeschi, inglesi, francesi, americani e persino russi e olandesi.

Per la caccia vi figuravano "Hurricanes", Brewster "Buffalo", Fairey "Fury", Bristol "Bulldog" e "Gladiator", Fokker D.XXI, Po.I.16, M.S.406 ed altri modelli sfusi mentre per il bombardamento figuravano Bristol "Blenheim", Potez ed altri velivoli eterogenei. Fra la fine del 1939 e l'inizio del 1940 giunsero anche i caccia Fiat G.50 mentre una sottoscrizione aperta dalla Svezia permetteva l'acquisto di 12 Fiat CR.42 destinati all'aviazione finnica.

Il dono svedese fatto presente al Gen. Lundquist - comandante la Suomen Ilmavoimat - non ebbe una entusiastica accoglienza poichè il massimo esponente dell'aeronautica finlandese giudicò superata e anacronistica la formula biplana desiderando acquistare "Hurricane" e Curtiss P.40, ma poichè vi era la possibilità di utilizzare comunque i CR.42, chiese al Col. Casero capo della missione aeronautica italiana, se era possibile l'intercambiabilità del motore A.74 del G.50 con lo stesso tipo di motore che equipaggiava il CR.42, ma venuto a conoscenza delle differenze tecniche del Fiat A.74 R1 C38 del biplano diverse da quelle del monoplano, rifiutò senza ulteriori indugi il dono svedese restituendo alla Flygvapnet i 12 CR.42.

Nella primavera del 1940 l'aviazione finnica poteva contare su una forza di circa 500 aerei di cui oltre 300 di 1^a linea fra cui 180 caccia, 80 bombardieri e 60 ricognitori. Il resto era rappresentato da velivoli diversi: scuola, collegamenti, addestramento, trasporto e idro.

Ma stavano mutando le condizioni politiche e militari e la Germania dopo la vittoriosa campagna in occidente e la conquista della Norvegia, si stava avvicinando cautamente per sensibilizzare l'orgoglio nazionalista dei finlandesi desiderosi di una "revanche" nei confronti del colosso sovietico, fornendo materiali e aiuti militari in misura massiccia in vista di un piano offensivo contro l'URSS cui da tempo l'OKW stava lavorando intensamente.

Nel programma di aiuti erano previsti caccia Messerschmitt, bombardieri Junkers e Dornier, velivoli diversi in misura da soddisfare tutte le esigenze della Suomen Ilmavoimat.

UNGHERIA

L'aviazione militare ungherese disponeva prima dell'inizio del 2° conflitto mondiale di una forza superiore ai 400 velivoli di ogni tipo in gran parte di costruzione tedesca e italiana. L'organizzazione si basava su un comando con relativo S.M., da servizi tecnici, amministrativi, del materiale e delle costruzioni, da telecomunicazioni e assistenza al volo e da impianti logistici e infrastrutture.

L'organizzazione didattica comprendeva un comando scuole d'aviazione con sede a Matyasfold dotato di un gruppo di volo addestrativo di 3 squadriglie dislocate rispettivamente a Debrecen e Kaposvar oltre che nella sede di Matyasfold.

Le scuole di volo avevano una sede centralizzata d'istruzione a Matyasfold con compiti generici (1° periodo), una scuola caccia a Borgond, una per il bombardamento a Szombathely, di osservazione/cooperazione aerea a Nivre-

gyhara. Ogni scuola aveva una squadriglia da addestramento.

La forza aerea operativa aveva la consistenza di una brigata con comando a Budapest con un organico su 4 reggimenti aerei di specialità così decentrati: 1° Rgt. Caccia a Kolosvar su 2 gruppi di cui uno a Sozlnok e uno a Matyasfold; 2° Rgt. Caccia a Matyasfold con 2 gruppi rispettivamente a Kolosvar e Niyregyhaza; 3° Rgt. da bombardamento a Debrecen con 3 gruppi dislocati a Kecskemet e Burgond e infine il 4° Rgt. Bombardamento a Veszprem con 2 gruppi a Tapolca e Veszprem.

Un gruppo autonomo da ricognizione era a Budaors mentre 10 squadriglie di osservazione aerea erano assegnate ad altrettanti Corpi d'Armata della Honved e dislocate presso le rispettive sedi permanenti. Vi era un centro aeronautico sperimentale a Cspel ed una scuola paracadutisti a Papa con un Btg. su 3 compagnie.

Il materiale di volo comprendeva i seguenti tipi di aerei:

Bombardamento - Bimotori Ju.86, Ca.135/Bis, alcuni He.111 e Ju.87

Caccia - Biplani Fiat CR.32 e 42 (era in corso di fornitura una serie di 70 Re.2.000)

Ricognizione - He.70, He.46 e "Salyom"

Scuola/addestramento - Bu.131, AS.1 Fiat, Ba.25, CR.20, He.51, FW.44, FW.59

Trasporto - Trimotori SM.75

Complessivamente si contavano 120 caccia, 65 bombardieri, 80 ricognitori ed altri aerei per circa 450 velivoli.

L'efficienza dell'aeronautica ungherese era molto ridotta e sotto il profilo operativo era rappresentata da una forza di non più di due squadriglie caccia ed altrettante da bombardamento. L'addestramento lasciava molto a desiderare sotto molti punti di vista ed ugualmente scadente era l'istruzione e l'impostazione didattica ai diversi livelli.

Nel corso del conflitto l'aeronautica magiara verrà però notevolmente potenziata e riorganizzata e riceverà tramite la Germania consistenti aiuti in materiale di volo moderno ed efficiente che metteranno gli ungheresi in condizioni di battersi in migliori prospettive contro l'Unione Sovietica.

BELGIO

La piccola nazione belga possedeva prima della guerra una modestissima forza aerea ed una efficiente aviazione commerciale con diramazioni capillari soprattutto in Africa.

Lo scoppio del 2° conflitto mondiale mise i belgi nella condizione di doversi riarmare rapidamente e di cercare aiuti un pò ovunque acquistando aerei in Italia, Inghilterra e Francia. L'aviazione militare si articolava su un Comando Difesa Aerea su 3 rgt. Aerei suddivisi fra Caccia, Bombardamento e Ricognizione per un totale di 7 gruppi di volo integrati in reparti scuola e complementari.

Il materiale di volo comprendeva:

Bombardamento - Renard R.31, R.37 e R.38; Breguet XIX, Fairey "Fox" e "Battle".

Caccia - Hawker "Hurricane", Fiat CR.42, Gloster "Gladadiator" e Fairey "Firefly".

Ricognizione - SABCA, S.4 ed altri aerei diversi ed eterogenei.

Complessivamente poco più di 200 aerei di 1ª linea ed altrettanti di riserva e scuola. Vi era un Comando Difesa D.C.A. su 2 reggimenti c.a. per un totale di 40 batterie con pezzi di medio calibro e automatici in gran parte di costruzione francese.

SVIZZERA

La Confederazione Elvetica confinante nella zona sud con l'Italia, ad ovest con la Francia ed a est con il Reich, da sempre tradizionalmente neutrale ma guardinga ed oculata nella sua politica tesa a mantenere buoni rapporti con tutti i vicini sotto l'aspetto diplomatico, politico ed economico, considerando l'importanza che rivestiva la Svizzera come terreno neutrale e base di possibili trattative riservate, informazioni sul resto del mondo non coinvolto nel conflitto, sede naturale di approcci e speranze a diverso livello fra belligeranti e non impegnati.

Erano sufficienti questi validi motivi perchè la piccola repubblica mantenesse gelosamente la sua neutralità e indipendenza, nel tentativo di scoraggiare con la forza delle sue FF.AA. possibili tentativi d'invasione da ogni parte dei suoi confini.

L'aviazione militare elvetica che aveva una discreta consistenza e potenzialità non inferiore ai 500 velivoli in servizio, constava di un Comando Aviazione d'Armata su 3 reggimenti Aerei e un parco d'aviazione. Complessivamente vi erano in servizio 7 Gruppi di volo suddivisi in compagnie. Il 1° rgt. Caccia (Col. Primault Edgard) disponeva di 9 Cpn. dotate di aerei C.35, MS.406 e Bf.109; il 2° rgt. (Col. Magron Pierre) aveva compiti di osservazione e ap-

poggio aereo/terrestre ed aveva aerei C.35 (in fase di sostituzione col modello C.36), Dewoitine D.27, e Bf.109 (la sola 15ª Cp.) mentre il 3° rgt. (Col. Rhiner Frederic) era destinato a compiti vari: collegamenti, ricognizione, osservazione tattica utilizzando aerei Potez 63, C.35 e Bf.109. Le tre compagnie aeree del parco d'aviazione d'Armata (Col. Burkhard Walter) avevano in dotazione aerei di ogni tipo per riserva, addestramento/scuola e collegamenti: Fokker, Ju.52, D.510, Potez 50/A2 ed altri modelli curando inoltre la manutenzione e l'efficienza dei velivoli dei reparti operativi.

Gli effettivi dell'aviazione militare elvetica superavano le 6.000 unità di cui 600 Ufficiali e 700 Sottufficiali in gran parte abilitati al pilotaggio.

Il nerbo principale dell'aviazione militare svizzera era rappresentato dagli 80 velivoli Messerschmitt Bf.109/E acquistati dalla Germania che equipaggiavano 4 compagnie distribuite nei 3 reggimenti organici. Altri 12 Bf.109/D erano in servizio presso le scuole di volo.

BULGARIA

La piccola nazione bulgara che aveva avuto sempre una irrisoria importanza nell'ambito delle aviazioni militari europee e balcaniche, iniziò a potenziare i suoi effettivi a somiglianza di quanto stavano facendo gli altri Paesi pervasi ormai dalla febbre del riarmo sotto la psicosi della guerra che stava dilagando in tutta Europa.

Il previsto programma di rafforzamento venne completato nel 1941 con la forza di 6 reggimenti aerei che comprendevano 8 squadriglie da caccia, 8 da bombardamento e 6 da ricognizione dislocate su 11 aeroporti principali ed altri di minore importanza tecnica e operativa utilizzati per addestramento e scuola.

I velivoli da caccia comprendevano i vecchi biplani Avia 534 cecoslovacchi, i PZL.24 polacchi e i nuovi Bf.109 ceduti dalla Germania mentre per i bombardieri si avevano i B.71 "Katiuska" sovietici e i più moderni Do.17. Per la ricognizione erano in servizio Letov S.328 e gli He.45. Una serie notevole di altri eterogenei aeroplani venivano usati per l'istruzione primaria e l'addestramento e comprendevano KB.11, Fi.156, He.51, Ar.96, PZL.24/B e Avia 534/B ed ancora Bu.131, FW.44, FW.58, Bf.108 e FW.56, Avia 122, He.72, IAR.D3, KAB.3 e KAB.5: una massa di aerei di disparate caratteristiche e discutibile efficienza che coesistevano accanto ad aeroplani moderni e di eccellenti

caratteristiche. Complessivamente la forza dell'aviazione bulgara annoverava 350 aerei fra cui 20 Bf.109/E, 48 PZL.43, 31 B.71, Do.17, 67 Avia 534.

Le principali basi comprendevano: Bojuriste, Skoplje, Ignatiev, Vetrino, Kavala, Plovdiv, Karlovo, Balcike e Burgas.

Le scuole d'aviazione erano le seguenti: scuola ufficiali piloti di Vrasdemma; ufficiali di complemento di Bojuriste, il 1° rgt. Scuola/Allenamento, il rgt. scuola sottufficiali e truppa di Kazaulik, la scuola di specializzazione di Telise, la scuola idro di Varea e quella di tiro e bombardamento di Plovdiv, quella caccia di Karlovo e di ricognizione/osservazione aerea di Jambol. Una piccola scuola a vela era a Vrasdemma.

OLANDA

Le forze aeree olandesi si articolavano su un Comando Difesa Aerea che comprendeva un Comando Aeronautica per l'Esercito e un Comando Aviazione per la Marina.

Le forze aeree operative comprendevano 3 reggimenti aerei con 24 squadriglie suddivise fra caccia, bombardieri, ricognitori. Il materiale di volo comprendeva caccia Fokker D.XXI e G.1/A, i Fokker D.XXIII, CV/E e CX; i ricognitori Fokker TV e T8VV, l'idrobimotore Fokker T.VIII e poi Koolhoven, FK.51 e Northrop D.8/A ed altri aerei per complessivi 130 velivoli di 1ª linea ed altri di riserva e per uso generale.

Il Comando Aviazione per la Marina da guerra disponeva di 6 squadriglie fra caccia, ricognitori marittimi e bombardieri leggeri tutti di produzione nazionale per un totale di 56 esemplari.

La difesa contraerei era affidata ad un Comando Reparti Antiaerei su 2 reggimenti con 16 batterie e compagnie fotoelettriche.

GRECIA

La piccola aviazione ellenica comprendeva un Comando

Aviazione per l'Esercito con 10 gruppi di volo fra caccia, bombardieri e ricognitori ed un Comando Aviazione per la Marina con 2 gruppi di appoggio navale. Complessivamente circa 200 aerei fra cui i più moderni comprendevano: 12 Bristol "Blenheim", 17 Fairey "Battle", 36 caccia PZL.P.24, 10 Gloster "Gladiator", 12 Henschel Hs.126, 10 Avro "Anson", alcuni Do.22 e Fairey III.

I reparti di volo erano suddivisi in 2 gruppi di caccia, 2 da bombardamento, 2 da cooperazione terrestre, 1 da ricognizione, 1 da istruzione con aerei diversi in gran parte obsoleti. Complessivamente si avevano 14 Mire (Squadriglie) delle diverse specialità.

NORVEGIA

Le forze aeree norvegesi comprendevano un Comando Aviazione Militare suddiviso in Reparto Aviazione per l'Esercito con 4 squadriglie da caccia, 1 da bombardamento e 4 da ricognizione, e un Comando Aviazione per la Marina con 4 squadriglie da caccia, 2 da bombardamento e 4 da ricognizione marittima. Complessivamente un centinaio di aerei tra Gloster "Gladiator", Hawker "Fury", Fokker CV/E, Caproni Ca. 310/312, Horten, MF.11, He.115, Fokker D.XXI e Curtiss H.75 suddivisi in 21 squadriglie fra operative e scuola.

La difesa antiaerea territoriale era affidata ad un comando D.C. con 16 batterie ed una compagnia fotoelettriche raggruppate in un reggimento di formazione dell'Esercito.

SPAGNA

L'aviazione nazionalista spagnola al termine della lunga e sanguinosa guerra civile, era in fase di riorganizzazione generale e gli argomenti conoscitivi verranno descritti successivamente fra il 1941/42 quando il programma di trasformazione avrà raggiunto soddisfacente sviluppo.

Situazione Forze Aeree in Europa (1939/1940)

Nazione	Caccia	Bombardieri	Ricognitori	Trasporto	Scuola	Riserva	Totale
U.R.S.S. (*)	3.200	2.200	1.200	2.000	2.200	700	11.500
Inghilterra (**)	1.400	1.500	650	180	—	850	4.580
Germania	1.671	1.259	821	589	—	—	4.340
Italia (***)	1.213	1.510	815	169	—	—	3.707
Francia (***)	1.200	800	800	120	—	—	2.920
Polonia	260	174	184	25	205	52	900
Jugoslavia	240	180	140	20	120	50	750
Turchia	254	165	53	40	180	30	722
Romania	160	80	90	15	140	35	520
Finlandia	180	70	60	10	120	45	485
Ungheria	120	65	80	10	120	55	450
Belgio	120	70	60	15	140	25	430
Svizzera	210	15	45	15	100	5	390
Bulgaria	68	49	40	12	140	48	357
Olanda	140	25	35	20	70	20	310
Grecia	45	29	36	6	60	14	190
Norvegia	46	24	24	10	40	10	154
Spagna	200	190	93	24	120	40	667
TOTALE	10.727	8.405	5.226	3.280	3.755	1.979	33.372

* 1/4 della F.A. Sovietica risultava dislocata in Estremo oriente.

** Compresa F.A. oltremare e F.F.A. (Forza aerea imbarcata)

*** Compresa F.A. oltremare (Colonie, mandati, protettorati)

Ordinamento Ministero Aeronautica — Stato Maggiore

10.6.1940

All'inizio della guerra l'ordinamento amministrativo del Ministero dell'Aeronautica, dello Stato Maggiore, dei Servizi, Enti ed Uffici dipendenti risultava articolato nel modo seguente:

Ministro per l'Aeronautica e Segretario di Stato per l'Aeronautica Benito Mussolini
Capo di S.M. e Sottosegretario di Stato per la R.A. Gen. S.A. des. Ar. Francesco Pricolo
Capo di Gabinetto del Ministro Gen. B.A. Aldo Urbani
Capo Segreteria particolare del Gabinetto del Ministro Cap. AArn. Enrico Giannone
Sottocapo di S.M./R.A. Gen. S.A. Giuseppe Santoro
Capo Segreteria dell'Ufficio di S.M./R.A. Col. AArn. Ottorino Gianni Uccelli

Capo 1° Reparto SM/RA Gen. B.A. Simon Pietro Mattei
Div. Operazioni Col. AArn. Vincenzo Biani
S.I.A. (Servizio Informazioni Aeronautica) Col. AArn. Virgilio Scagliotti
Ufficio Fotografico S.I.A./SMA Ten. Col. AArn. Fernando Volla
Sez. Autonoma di volo SM/RA (Sqd. « P »)
già Sqd. « T » SM/RA Cap. AArn. Giuseppe Meacci

2° Reparto SM/RA Gen. B.A. Giuseppe Lanzafame
Div. Ordinamento Col. AArn. Pasquale D'Ippolito
Div. Mobilitazione Col. AArn. Giuseppe Sivieri

3° Reparto SM/RA Gen. B.A. Ruggero Bonomi
Div. Personale/Addestramento Col. AArn. Forte Ferri
Div. Materiale Col. AArn. Oronzo Liuzzi
Ufficio Aerosiluranti Col. AArn. Antonino Serra
Ufficio Storico SM/RA Ten. Col. AArn. Vincenzo Lioy
Ufficio caduti, dispersi, prigionieri, feriti Ten. Col. AArn. Achille Chimenti
Ispettorato Superiore Tecnico Militare (ISTM) Gen. S.A. Mario Bernasconi
Ufficio Tecnico Militare (U.T.M.) Gen. B.A. Renato Sandalli
Ispettorato Generale Istruzione Preaeronautica Ten. Col. Tito Tombesi
Ufficio Coordinamento Attività Preaeronautiche Ten. Col. AArn. Umberto Nannini
Ufficio Studi Col. Giuseppe Alippi
Ispettorato Leva e Matricola Col. Luigi Rizzo
Dir. Generale Personale Militare Gen. D.A. Tullio Toccolini

Dir. Generale Armi/Munizionamento Aereo/Armamento	Ten. Gen. GARI Aldo Guglielmetti
Dir. Generale Personale civile/Affari generali	Dott. Carlo Maria Maggi
Dir. Generale Servizi Materiale e Aeroporti	Gen. B.A. Giuseppe Maceratini
Dir. Generale Costruzioni/Approvvigionamenti (D.G.C.A.)	Ten. Gen. GARI Alfredo Bruno
Dir. Superiore Studi/Esperienze (D.S.S.E.)	Ten. Gen. GARI Amedeo Fiore (poi Ten. Gen. GARI Fernando Bertozzi Olmeda)
Dir. Generale Aviazione Civile/Traffico Aereo	Gen. S.A. Aldo Pellegrini (poi Gen. D.A. Vincenzo Velardi)
Ufficio Leggi e Decreti	Dott. Guglielmo Siboldi
Ufficio Centrale Telecomunicazioni/Assistenza Volo	Gen. B.A. Mario Cebrelli
Ufficio Collegamento SM. Ministero Cultura Popolare	Col. AArn. Giuseppe Asinari Ten. Col. S. Capezzone
Ufficio Centrale Armamento (U.C.A.)	Col. AArn. Mario Boschi (poi Ten. Gen. GARI Delfino Pesce)
Ufficio Centrale Demanio Aeronautico	Magg. Gen. GARI Giuseppe Pomarici
Ispettorato Generale Scuole R.A.	Gen. D.A. Vittorio Giovine
Ispettorato Commissariato Militare Aeronautico	Ten. Gen. GARI Gaetano Straziota
Ufficio Centrale Sanità Aeronautica (C.S.A.)	Ten. Gen. Medico Arturo Monaco
Ispettorato Generale Genio Aeronautico	Ten. Gen. GARI Isp. Cristoforo Ferrari
Ufficio Editoriale Aeronautico	Gen. B.A. Amedeo Mecozzi
Rivista Aeronautica — Dir. Responsabile	Ten. Col. Vincenzo Lioy
Rivista « Ali di Guerra » — Dir. Responsabile	Gen. B.A. Amedeo Mecozzi (dal 1941)

Organi Consultivi R.A.

Consiglio dell'Aria — Presidente — f.f. del Ministro	Gen. S.A. Mario Bernasconi
Comitato Superiore d'Aeronautica — Presidente	Gen. S.A. Mario Bernasconi
Comitato Progetti, velivoli, installazioni, Armi — Presidente	Gen. S.A. Aldo Pellegrini
Commissione Allestimento Velivoli — Presidente	Ten. Gen. GARI Ugo Pesce
Accademia Aeronautica Caserta — Comandante	Gen. D.A. Augusto Bonola
Scuola Applicazione R.A. Firenze — Comandante	Gen. S.A. Aldo Pellegrini (poi Gen. B.A. Antonio Pasquali)
Scuola di Guerra Aerea Roma — Comandante	Ten. Col. AArn. Carlo Prepositi (Int.)
Centri Sperimentali Aeronautici C.S.A. — Comandante	Gen. B.A. Giuseppe Cassinelli
1° C.S.A. — Aeromobili — Guidonia	Col. AArn. Angelo Tondi
2° C.S.A. Idrovolanti - Vigna di Valle	Col. Emanuele Moscone (poi Col. Ivo Ravazzoni)
3° C.S.A. Armamenti - Furbara	Col. Arturo Giordano
Comandante CC.RR. per la R.A.	Col. CC.RR. Ugo Luca
Capo Sezione Stranieri	Col. AArn. Paolo Sbernadori
Commissione Suprema di difesa — rappresentante R.A.	Col. AArn. Stefano Baccari
Superaereo (rappresentante SMG.)	Ten. Col. SME Bruno Bellachioma
Stato Maggiore Generale — Comando Supremo	Col. AArn. Domenico Vecchi (SMA)
Istituto Superiore di Guerra Aerea	Col. AArn. Giuseppe Leonardi
Stabilimento Costruzioni Aeronautiche (S.C.A.) — Guidonia	Ten. Col. GARI Luigi Bertagnolio
Collegio Aeronautico G.I.L. Forlì — Comandante	Col. AArn. Raoul Moore
Opera Nazionale Orfani Aviatori (O.N.F.A.) Direttore	Magg. Antonio Micheluzzi
Ass. Naz. Mutilati invalidi volo — Presidente	Ten. Col. Pil. Aldo Paradisi
Casa dell'Aviatore — Presidente	Gen. B.A. Luigi Chiappelli

ADDETTI AERONAUTICI ALL' ESTERO

Capo Sezione Addetti Aeronautici — Roma	Col. AArn. Cesare De Porto
Germania — Berlino (Finlandia, Lituania, Olanda, Svezia, Danimarca, Norvegia)	Col. AArn. Giuseppe Teucci
Jugoslavia — Belgrado	Ten. Col. AArn. Mario Piroddi
Romania — Bucarest	Ten. Col. Ezio Milanti (poi Col. AArn. Gino Palmentola)
Ungheria — Budapest	Col. AArn. Umberto Renzi
Portogallo — Lisbona	Ten. Col. AArn. Francesco Ferrarin
Gran Bretagna — Londra (sino al 10.6.1940)	Col. AArn. Vincenzo Biani
Spagna — Madrid	Col. AArn. Rocco Appignani
Francia — Parigi (sino al 10.6.1940)	Col. AArn. Ercole Ercole (poi Ten. Col. Alfredo Preceruti)
Brasile — Rio de Janeiro	Col. AArn. Carlo Tempesti
Giappone — Tokyo	Ten. Col. AArn. Nerio Brunetti (poi Magg. AArn. Riccardo Federici)
U.S.A. — Washington	Col. AArn. Vincenzo Coppola (poi Col. AArn. Giuseppe Gaeta)
Turchia — Ankara (Militare—Aeronautico)	Col. RE Gabriele Baglione (poi Col. RE Enrico Zavattari)
Cina — Shanghai (Militare—Aeronautico)	Ten. Col. RE Omero Principini
URSS — Mosca (Militare—Aeronautico)	Ten. Col. RE Valfré di Bonzo (poi Col. RE Giovanni Wiel)
Bulgaria — Sofia (Militare—Aeronautico)	Ten. Col. RE Tullio Sovera (poi Col. RE Giovanni Siccardi)
Polonia — Varsavia (Militare—Aeronautico)	Ten. Col. RE Giuseppe Roero di Cortanze
Grecia — Atene (Navale—Aeronautico) (sino al 28.10.1940)	Cap. Vascello Sebastiano Morin
Iran — Teheran (Navale—Aeronautico)	Cap. Corvetta Luigi Molà
<i>Addetti Aeronautici aggiunti</i>	
Berlino	Magg. GARI Mario Gaspari
Budapest	Ten. AArn. Renato Romanini
Madrid	Magg. AArn. Luigi Quarantelli (S.I.A.)

ADDETTI AERONAUTICI STRANIERI ACCREDITATI IN ITALIA

Capo Sezione Collegamento SM/RA — Roma	Col. AArn. Paolo Sbernadori
Jugoslavia	Ten. Col. Gavro Krivanic
USA	Ten. Col. USAAF Norman Fiske Aggiunto Magg. USAAF Jack Hodgson Cap. US Navy Williams Bentley
Francia (sino al 10.6.1940)	Col. Giovanni Fieschi
Gran Bretagna (sino al 10.6.1940)	Air Commodore C.E.H. Medhurst Aggiunto Air Commodore H.W.C. West Aggiunto Magg. L. Hammargreen
Svezia	Ten. Col. T.G. Wester

Giappone	Col. Aviazione Esercito Shimizu Hide Com. Marina Imperiale Hideo Hiraide
Germania	Ten. Col. Hubert Swenckhe
Spagna	Col. Mario Urema Jemenez Coronado
URSS	Ten. Col. VVS Victor Masunov Aggiunto Magg. VVS Ivan Bobrov
Perù	Ten. Col. Ricardo Guzman Marquina
Romania	Ten. Col. Michele Stefanescu
Belgio (sino al 10.6.1940)	Magg. Michel Lallemand
Argentina	Ten. Col. Virginio Zucal
Bolivia	Ten. Col. Francisco Arias
Bulgaria	Ten. Col. Strachmir Veltchev
Equatore	Ten. Col. Antonio Larrea
Finlandia	Ten. Col. Victor Sundman
Grecia (sino al 28.10.1940)	Ten. Col. Andreas Balodinos
Cile	Ten. Col. Charlos Lanfranco Zagarra
Polonia (sino al 10.6.1940)	Ten. Col. Marian Romeyco
Svizzera	Col. Charles de Watteville
Turchia	Col. Arif Koral
Ungheria	Magg. Estvan Elenertoth

N.B.

Gli addetti aeronautici degli USA avevano a disposizione un "Beechcraft F.2" e un "SAI-2S", il Col. Fieschi dell'Armée de l'Air disponeva di un "Caudron-Simoun" immatricolato F-ARCE e l'addetto aeronautico della Luftwaffe del "FW.58 D-OCAR". Gli addetti aeronautici italiani avevano a disposizione due "Cant. Z1012" a Washington e Rio de Janeiro, 4 velivoli "Sa. 202" in Spagna, Romania, Ungheria e Francia, di un "CR. 25" a Berlino.

Dopo la dichiarazione di guerra gli addetti aeronautici in Francia e Inghil-

terra vennero rimpatriati col personale diplomatico delle ambasciate d'Italia analogamente a quanto avvenne per i diplomatici stranieri accreditati in Italia.

Nel 1941 dopo la dichiarazione di guerra dell'Italia agli USA vennero confiscati gli aerei di proprietà americana assegnati alla squadriglia «P» dello SM/RA a simiglianza di quanto fatto negli USA col "Cant. Z 1012 MM. 367" e in Brasile con la "MM. 368"

COMANDANTI DI SQUADRA AEREA (10.6.1940)

1 ^a Squadra Aerea Milano — Comandante	Gen. S.A. Rino Corso Fougier
2 ^a Squadra Aerea Padova	Gen. S.A. Gennaro Tedeschini—Lalli
3 ^a Squadra Aerea Roma	Gen. S.A. Aldo Pellegrini (poi Gen. S.A. Mario Ajmone Cat)
4 ^a Squadra Aerea Bari (dal 15.12.1940)	Gen. S.A. Eraldo Ilari
5 ^a Squadra Aerea Tripoli (dal 25.7.1940)	Gen. S.A. Felice Porro

COMANDANTI DI Z.A.T. (10.6.1940)

1 ^a Z.A.T. Milano	Gen. D.A. Alberto Briganti
2 ^a Z.A.T. Padova	Gen. D.A. Ettore Faccenda

3^a Z.A.T. Roma Gen. D.A. Mario Infante (int. Col. S. Ribella)
 4^a Z.A.T. Bari Gen. S.A. Eraldo Ilari
 (poi Gen. B.A. A. Bonola)

COMANDANTI DI AVIAZIONE

Comando Aeronautica A.S.I. (sino al 24.7.1940) — Tripoli Gen. S.A. Felice Porro
 Comando Aeronautica A.O.I. — Addis Abeba Gen. S.A. Pietro Pinna
 Comando Aviazione Egeo — Rodi Col. Ezio Padovani
 (poi Gen. B.A. Umberto Cappa)
 Comando Aviazione Albania — Tirana Gen. S.A. Ferruccio Ranza
 Comando Aviazione Sicilia — Palermo Gen. D.A. Renato Mazzucco
 Comando Aviazione Sardegna — Cagliari Gen. D.A. Ottorino Vespignani
 Generale Ispettore Aviazione per la Marina — Roma Gen. B.A. Francesco Marini (Marinavia)
 Generale Ispettore Aviazione per l'Esercito — Roma Gen. D.A. Guido Facchini
 (poi Gen. B.A. Giulio Del Lupo) (Esercitavia)
 Comando Servizi Aerei Speciali (C.S.A.S.) — Roma Gen. D.A. Aurelio Liotta
 (poi Gen. D.A. Vincenzo Velardi)
 Nucleo Comunicazioni Aerei (NCA/CSAS) Ten. Col. AArn. Umberto Klinger
 Nucleo Ala Littoria (N.A.L.) — Roma Ten. Col. Enrico Venturini
 Nucleo L.A.T.I. (N.C.L.) — Roma Col. Ernesto Coop
 Nucleo Avioinee Italiane (N.C.AL.) — Roma Col. Luigi Biondi
 Nucleo Tecnico LATI (Villa Cisneros — Rio de Oro) Isola Sale Ten. Col. Gino Bertoldi
 Comando Aviazione R.M./Sicilia — Augusta Col. AArn. Giuseppe Felicetti
 (poi Ten. Col. AArn. Fernando Accardo)
 Comando Aviazione R.M./Sardegna — Elmas Col. AArn. Emanuele Moscone
 Comando Dipartimento Marittimo Jonio-Basso Adriatico — Taranto Col. AArn. Giuseppe Marini
 Comando Dipartimento Marittimo Alto Adriatico — Venezia Magg. AArn. Delindo Cato
 Comando Dipartimento Marittimo Alto Tirreno — La Spezia Col. AArn. Emanuele Moscone
 Comando Dipartimento Marittimo Basso Tirreno — Napoli Ten. Col. AArn. Corradino Corrado
 Comando M.M. Isole italiane dell'Egeo — Lero Ten. Col. AArn. Gino Felicetti

SERVIZIO AEREO NAVALE

Nave addestramento-bersaglio R.A. « Alice » Comandante C.C. Bruno Longo

Personale R.A. imbarcato GG.NN.

R.N. « Cavour » Cap. AArn. Lucio Scarpetta
 R.N. « Cesare » Ten. AArn. Giuseppe Leccese
 R.N. « Da Barbiano » Ten. AArn. Amerigo Iavarone
 R.N. « Da Giussano » Ten. AArn. Giuseppe Grasselli
 R.N. « Garibaldi » Ten. AArn. Giovanni Azzolini

R.N. « Montecuccoli »	Ten. AArn. Vittorio Di Mola
R.N. « Bolzano »	Ten. AArn. Antonio Blengini
R.N. « Attendolo »	Ten. AArn. Antonio Ardinghi
R.N. « Cadorna »	Ten. AArn. Piero Andreotti
R.N. « Trieste »	Cap. AArn. Franco Tomassetti
R.N. « Emanuele Filiberto »	Ten. AArn. Renato Liatti
R.N. « Duca degli Abruzzi »	Cap. AArn. Giuseppe Novelli
R.N. « Trento »	Cap. AArn. Giorgio Piperno

Articolazione dei vari uffici, enti, servizi, comandi della R.A.

Dir. Gen. Pers. Militare	Gen. D.A. Adriano Monti
Segreteria	Ten. Col. Vittorio Desiderio
1° Reparto: movimenti, matricola, disciplina, libretti	Col. Fernando Glori
1ª Div.: movimenti, matricola ufficiali	Col. Domenico Docimo
2ª Div.: movimenti, matricola sottufficiali e truppa	Col. Romeo Armellini
3ª Div.: disciplina e libretti	Col. Pietro Dima
2° Reparto: stato giuridico	Isp. Gen. Roberto Del Giudice
4ª Div.: stato giuridico ufficiali	Capo Div. Tito Valeriani
5ª Div.: stato giuridico sottufficiali e truppa	Capo Div. Nicola Colacino
3° Reparto: pensioni, indennizzi, assicurazioni, assegni	Dott. Francesco Panaro
6ª Div.: concorsi	Ten. Col. Fulvio De Feo
7ª Div.: Pensioni, indennizzi, contabilità	Dott. Francesco Panaro
8ª Div.: assegni e contabilità	Capo Div. Carlo Solaro

Dir. Gen. Pers. civile-affari generali	Dr. Carlo Maria Maggi
Segreteria	Dott. Domenico Di Gennaro
1ª Div.: personale civile di ruolo e a contratto	Capo Div. Francesco Abate
2ª Div.: personale salariato e avventizio	Capo Div. Francesco Saccenti
3ª Div.: revisione e contabilità	Capo Div. Umberto Seneci
4ª Div.: affari generali	Capo Div. Guglielmo Sibaldi

Dir. Gen. Servizi Materiali-Aeroporti	Gen. D.A. Giuseppe Maceratini
Generale addetto	Gen. B.A. Nicola Spadaccino
Capo segreteria	Cap. Salvatore Giordano
1ª Div.: aeromobili-motori	Col. Vincenzo Simeti
2ª Div.: installazioni di bordo	Capo Div. Col. Arturo Giordano
3ª Div.: aeroporti e servizi relativi	Capo Div. Col. Giuseppe Rizzi
4ª Div.: Amministrativa	Capo Div. Dott. Italo Pallotta
5ª Div.: gestione materiale M.S.A.	Capo Div. Dott. Giovanni Zelaschi

Dir. Gen. Costr. Approvvigionamenti	Ten. Gen. Alfredo Bruno
Capo segreteria	(poi Ten. Gen. Aldo Guglielmetti)
Ufficio studi produzione-mobilitazione	Ten. Col. Pietro Mauro
1ª Div.: aeromobili	Col. Pietro Tesini
2ª Div.: motori	Magg. Gen. Aldo Boggio
3ª Div.: allestimento	Magg. Gen. Giuseppe Goeta
	Ten. Col. Umberto Passerini

Reparto amministrativo	Isp. Gen. Francesco Tucci
1ª Div.: contratti e penalità	Cap. Div. Dott. Salvatore Salvo
2ª Div.: liquidazioni e bilanci	Capo Div. Dott. Francesco Galdi
Dir. Gen. Studi ed Esperienze	Ten. Gen. Fernando Bertozzi Olmeda
Capo segreteria	Ten. Col. Italo Ancinelli
Capo Ufficio studi	Ten. Col. Francesco Tilli
1ª Div.: materiale	Ten. Col. Carlo Alippi
2ª Div.: installazioni di bordo e materiali vari	Col. Vito Mastromatteo
3ª Div.: chimico-tecnologica	Ten. Col. Giuliano Monteluci
4ª Div.: radioelettrica	Col. Marino Algeri
Ufficio amministrativo	Dott. Giuseppe Cagliano
Dir. Gen. Aviazione civile-traffico aereo	Gen. D.A. Vincenzo Velardi
Capo segreteria	Dott. Giuseppe Moavero
1ª Div.: trasporti aerei	Dott. Alfonso Pirozzi
2ª Div.: legislazione, trattati, pubblicazioni	Dott. Salvatore Cacopardo
3ª Div.: servizi amministrativi	Dott. Giuseppe Lepri
4ª Div.: servizi tecnici	Ten. Col. Aldo Ancisi
Ufficio Centrale Telecomunicazioni/assistenza volo	Gen. D.A. Mario Cebrelli
Capo segreteria	Ten. Col. Delfo Di Priamo
Ufficio studi-regolamentazioni	Cap. Carlo Sanjust
1ª Div.: meteorologia	Col. Umberto Baistrocchi
2ª Div.: telecomunicazioni	Col. Alessandro Vercelloni
Ufficio statistica	Cap. Silvio Carnevale
Ufficio rotte	Magg. Antonio Lombardini
Ufficio Centrale Armamento	Ten. Gen. Ugo Delfino Pesce
Capo segreteria	Cap. Marco Bevilacqua
Ufficio studi armi-munizioni	Magg. Gen. Enrico Bonessa
1ª Div.: armi-munizionamento di lancio	Col. Alfredo Ventriglia
2ª Div.: munizionamento di caduta	Col. Eugenio Bizzarri
3ª Div.: amministrativa	Dott. Luigi Candela
Ufficio Centrale Demanio	Gen. B.A. Giuseppe Pomarici
Ispettorato lavori demaniali	Col. Roberto Songia
Capo segreteria	Magg. Ugo Franceschi
1ª Div.: demanio	Col. Giovanni Elifani
2ª Div.: lavori	Col. Felice Santabarbara
3ª Div.: impianti	Col. Giorgio Girardet
4ª Div.: collaudi-revisioni	Col. Rodolfo Savini
5ª Div.: amministrativa	Dott. Giuseppe Lorusso
Ispettorato scuole	Gen. D.A. Vittorio Giovine
Capo segreteria	Ten. Col. Vittorio Piccardi
1ª Div.: scuole di volo	Col. Loth Bernardi

2ª Div.: scuole professionali	Col. Virginio Rigolone
Ufficio preaeronautici	Col. Tito Tombesi
Capo ufficio	Col. Stefano Bonino
Scuola Specialisti	
— Capodichino	Col. Mario Armati
— Capua	Col. Antonio Grillo
— Vibo Valentia	Col. Giovanni Mazzini
— Ascoli Piceno	Ten. Col. Renato Tordi
Scuole di zona:	
— Udine	Cap. Giuseppe Monzardo
— Torino	Magg. Carlo Giraud
— Novara	Ten. Luigi Angeleri
— Savona	Cap. Antonio Rossi
— Aquila	Cap. Angelo Pucci
Osservatorio scientifico R.A.-Meteorologia Vigna di Valle	Magg. Giovanni Ciarpaglini
Campo Scuola Paracadutisti della Libia — Tripoli	Ten. Col. Goffredo Tonini
Ispettorato Commissariato Militare Aeronautico	Ten. Gen. Gaetano Straziota
Capo segreteria	Cap. Giuseppe Serafini
Reparto ispezioni	Col. Luigi Bonicelli
Reparto logistico	Col. Antonio Giagheddu
Divisione viveri	Ten. Col. Arturo Bacchi
Div. vestiario-equipaggiamento	Ten. Col. Oreste Avella
Div. materiale	Ten. Col. Nicola Sepe
Div. amministrativa	Ten. Col. Giuseppe Matera
Ufficio Centrale Sanità	Ten. Gen. medico Arturo Monaco
Capo segreteria	Magg. Alberto Figari
1ª Div. Servizio sanitario	Magg. Feliciano Rodriguez
2ª Div. Materiali, pratiche medico legali, amm.ne	Dott. Quarto Agreste
Servizio chimico militare R.A.	Col. Giovanni Romano
Deposito Forza Assente R.A. (Decefara) — Orvieto	Ten. Col. Alberto Gori

Fra gli organi consultivi della R.A. il Consiglio dell'Aria alle dipendenze del Ministero dell'Aeronautica si occupava dei problemi generali dell'ordinamento, degli organici, di nuovi indirizzi tecnici, di modifiche alle concezioni d'impiego, di programmi di sviluppo e di direttive generali per l'organizzazione amministrativa e tecnica della R.A.. Ne facevano parte il Ministro dell'Aeronautica in qualità di presidente, il Sottosegretario di stato per l'Aeronautica, il Capo e Sottocapo di SM, i Gen. designati d'Armata Aerea, i generali di S.A. investiti di comando effettivo di G.U.A. e Z.A.T..

Il Comitato progetti velivoli-motori-Armi-installazioni di bordo dipendeva invece dallo SM/RA ed il suo compito verteva

essenzialmente sui progetti e modifiche di aerei, armi ecc., dei programmi di nuove costruzioni e trasformazioni, allestimento materiali, sistemazione di nuovi impianti fissi. Prevedeva come presidente un generale di S.A. e 6 membri (ufficiali generali e superiori del ruolo naviganti, GARI delle specialità armamento, installazioni, ecc.).

Il Comitato tecnico d'aeronautica era invece alle dipendenze del Ministero ed aveva l'incarico del controllo dei capitolati ed oneri generali e speciali, appalti, forniture R.A., invenzioni aeronautiche, progetti e schemi di contratto superiori alle L. 300.000, clausole penali amministrative, pareri su ditte fornitrici, ecc..

Aveva come presidente un ufficiale superiore del ruolo naviganti, un funzionario civile di 6° grado, ufficiali del GARI, consiglieri di Stato, un membro del comitato velivoli del ruolo GARI.

Il servizio telecomunicazioni e assistenza al volo era considerato dallo SM/RA di primaria importanza ed aveva ricevuto speciali attenzioni per il miglioramento del servizio e degli impianti. Si avvaleva di una rete telegrafica autonoma di proprietà dell'Aeronautica integrata da una rete telefonica e dal servizio radiotelegrafico. La rete telegrafica oltre che delle normali trasmissioni in codice Morse aveva impianti di telescriventi collegate col cavo nazionale e disponeva in caso di guerra di circuiti telegrafici e telefonici civili opportunamente precettati. La consistenza della rete aeronautica si sviluppava su km 10.550 di linea, 240 apparati Morse, 13 uffici

principali, 39 terminali, 91 posti intermedi cui erano da aggiungere altri 4.000 km in telescrivente con 47 macchine, 25 terminali, 7 centrali automatiche.

Le linee telefoniche della R.A. avevano uno sviluppo di km 1.035 con 78 centralini, 5.100 impianti, 4.224 apparecchi principali che collegavano 258 località gran parte delle quali rappresentati da aeroporti e comandi periferici.

L'assistenza al volo veniva garantita da 85 impianti per traffico fra punti fissi, 15 per il servizio Meteo, 18 per servizio militare con 32 radiogoniometri, 449 ricevitori installati su stazioni fisse e mobili con 105 rimorchi per RT. 800, 113 bighe per RT.310 ed impianti RT. campali. Due centrali principali (AE.1 Ten. Col. Cimmaruta e AE.2 Ten. Col. Costanzi) raggruppavano in due settori il territorio nazionale coordinando gli impianti delle rispettive zone.

L'Ufficio Centrale Telecomunicazioni e Assistenza al volo si articolava come segue:

1ª Div. Servizio Meteo

1ª Sez. Approntamento impianti

2ª Sez. Organizzazione (Esercizio rete, Centro informazioni)

3ª Sez. Previsioni climatologiche

2ª Div. Servizio Telecomunicazioni

1ª Sez. Organizzazione (Esercizio rete RT/RDG)

2ª Sez. Organizzazione esercizio rete a filo

3ª Div. Costruzioni e approvvigionamenti

1ª Sez. Approntamento e impianti RT terrestri

2ª Sez. Approntamento e impianti telegrafici-telefonici

3ª Sez. Approntamento e impianti di bordo

Ufficio rotte

Ufficio studi e regolamentazione

Il servizio Assistenza alla navigazione aveva a sua volta organizzato la rete nazionale delle stazioni R.T. di assistenza radio e quelle Radiogoniometriche, che si presentava in tal modo:

Località	Nominativo	Onda d'ascolto	Onda di chiamata	Circoscrizione
1) Ancona	IKI	Kc/s 333	Kc/s 336	4ª
2) Bologna	ILA	Kc/s 333	Kc/s 336	2ª
3) Bolzano	IKB	Kc/s 333	Kc/s 336	2ª
4) Boscomantico	ILX	Kc/s 333	Kc/s 336	2ª

5) Brindisi	ILI	Kc/s 333	Kc/s 342	4 ^a
6) Castiglione Lago	IKQ	Kc/s 333	Kc/s 336	3 ^a
7) Foggia	IKF	Kc/s 333	Kc/s 336	4 ^a
8) Gorizia	ILL	Kc/s 333	Kc/s 336	2 ^a
9) Lido di Roma	IKO	Kc/s 333	Kc/s 338/ 345R.	4 ^a
10) Milano	ILY	Kc/s 333	Kc/s 342	1 ^a
11) Monte Moro	IKS	Kc/s 333	Kc/s 336	1 ^a
12) Napoli	ILD	Kc/s 333	Kc/s 340	5 ^a
13) Novi Ligure	ILZ	Kc/s 333	Kc/s 336	1 ^a
14) Torino	IMM	Kc/s 333	Kc/s 336	1 ^a
15) Venezia	ILS	Kc/s 333	Kc/s 340	2 ^a
16) Villetta	IOC	Kc/s 333	Kc/s 336	1 ^a
17) Cagliari	ILE	Kc/s 333	Kc/s 342	6 ^a
18) Zara	IKZ	Kc/s 333	Kc/s 336	2 ^a
19) Siracusa	IKA	Kc/s 333	Kc/s 338	7 ^a
20) Rodi	IMR	Kc/s 333	Kc/s 338	10 ^a
21) Lero	IKH	Kc/s 333	Kc/s 338	10 ^a

Aeroporti per atterraggi S.V. (Sistema ZZ)

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1) Torino (Mirafiori) | 4) Falconara |
| 2) Milano (Linate) | 5) Roma-Littorio |
| 3) Venezia (S. Nicolò) | 6) Brindisi |

Radiofari di navigazione-avvicinamento

Località	Nominativo	Onda d'emissione	Onda di chiamata
1) Brindisi (1 ^a)	ILI	Kc/s 257	Kc/s 333/900
Brindisi (2 ^o)	ILI	Kc/s 397	Kc/s 333/932
2) Falconara	IMF	Kc/s 354	Kc/s 322/932
3) Calopezzati (R.C.)	ILC	Kc/s 352	Kc/s 333/900
4) Lido di Roma (1 ^o)	IKO	Kc/s 358	Kc/s 333/900
5) Lido di Roma (2 ^o)	IKO	Kc/s 397	Kc/s 333/900
Roma-Littorio	ILJ	Kc/s 354	Kc/s 333/900
6) Milano (1 ^o)	ILY	Kc/s 358	Kc/s 333/932
Milano (2 ^o)	ILY	Kc/s 397	Kc/s 333/900
7) Torino	IMM	Kc/s 354	Kc/s 333/900
8) Venezia (1 ^o)	ILS	Kc/s 358	Kc/s 333/900
Venezia (2 ^o)	ILS	Kc/s 397	Kc/s 333/900
9) Cagliari	ILE	Kc/s 362	Kc/s 333/900
10) Napoli	ILD	Kc/s 362	Kc/s 333/900
11) Siracusa (1 ^o)	IKA	Kc/s 362	Kc/s 333/900
Siracusa (2 ^o)	IKA	Kc/s 397	Kc/s 333/900
12) Rodi	IMR	Kc/s 409	Kc/s 338/900

Punti di segnalazione per passaggio circoscrizione

Circ. 1^a

Spluga
Civate
Sarnico
Chiari
Soncino
Verolannova
Asolo
Viadana
Traversetolo
Monte Fusio
Monte Cesna
Pontremoli
Monte Gattaro
Levanto
Alpe di Succiso
Monte alle Scale
Porretta Terme

Circ. 2^a

Civitanova Marche
Monte Giorgio
Sarnano

Visso
Monte Vettore
Monte Sorzano
Aquila
Monte Cornacchia

Circ. 3^a

Monte Coronaria
Firenzuola
Monte Falterona
Monte Lavano
Monte Laggio
Monte Nerone
Monte Catria
Fossato di Vico
Monte Penna
Monte Gorzano
Monte d'Ocre
Monte Velino
Arezzano

Circ. 4^a

Monte Marzano

La Rotonda
Monte Valturino
Monte Raparo
Monte Lungro
S. Marco

Circ. 5^a

Isernia
Venafro
Sessa Aurunca
Carovilli
Monte Miletto
Sepino
S. Giorgio
Ariano Irpino
S. Angelo Lombardo
Monte Cerviero
Cosenza
Cinoglianò
Serra S. Bruno
Chiaravalle
Montalto
Capo Spartivento
Melito Porto Salvo

D.C.A. (Direzione Centrale Armamento)

1^a Div. Armi-munizionamento

1^a Sez. Armi fisse e mobili

2^a Sez. Munizionamento di lancio

3^a Sez. Materiale vario

2^a Div. Munizionamento di caduta

1^a Sez. Munizionamento

2^a Sez. Installazioni di Bordo

3^a Sez. Materiale vario

Tipi di bombe e spezzoni in dotazione alla R.A.

Mod. 28-800 kg

Mod. 28-500 kg

500 R.O. (Ritardata orologeria)

500 C. (Chimica)

250 C.N. (Contro Navi)

250 P.D. (Perforante-Dirompente)

160 C.S. (Contro Sommergibili)

100 M. (Mina)

100 P.D. (Perforante-Dirompente)

100 t. (Torpedine)

100 C. (Chimica)

100 Sp. (Spezzoniera)

100 Sp. I. (Spezzoniera-Incendiaria)

70 I.P. (Incendiaria-Perforante)

50 t. (Torpedine)

40 t. (Torpedine)

40 C. (Chimica)

24 t. (Torpedine)

20 C.V. (Contro Velivoli)

20 I. (Incendiaria)

15 M. (Mina)

15 C. (Chimica)

12 Mtr. (a mitraglia)

4 A.R. (Armamento ritardato)

4 C. (Chimica)

- 3 C.V. (Contro Velivoli)
- 3 Mtr. (a mitraglia)
- 2 F. (Frattura prestabilita)
- 2 I. (Incendiaria)
- 2 C. (Chimica)
- 100/E (Esercitazione)

N.B.: Il numero si riferisce al peso in kg.

Modelli di cartucce

- P: Perforante
- E: Esplosiva
- I: Incendiaria
- T: Tracciante
- O: Ordinaria

D.G.C.A. (Direzione Generale Costruzioni e Approvvigionamenti)

- 1^a Div. Aeromobili
- 2^a Div. Motori
- 3^a Div. Allestimento
- 1^a Sez. Materiale elettrico (Radio di bordo)
- 2^a Sez. Fotografica e strumenti ottici di bordo

D.G.C.A./D.G.S.A.

Classificazioni delle riparazioni aeromobili

- EB - Efficiente Bellicamente
- EV - Efficiente Volo
- RS - Riparabili Squadra (o Squadriglia)
- RD - Riparabile Ditta (o Officina)
- FU - Fuori Uso
- E - Efficiente
- AVT - Attesa Visita Tecnica

La Direzione Generale dei Servizi e degli aeroporti aveva provveduto a stabilire l'ordinamento dell'organizzazione aeroportuale per il servizio di guerra che risultava così articolato:

Comando aeroporto, reparto servizi, personale, reparto d'impiego.

Servizio di campo — ispezione, picchetto, guardie, ufficiale ai voli, sottufficiale ai voli.

Servizio di reparto — ufficiale di giornata, sottufficiale di giornata, caporale di giornata (Av.-Se.).

Servizi aeroportuali — magazzino MSA, magazzino particolari di ricambio, deposito carburanti, munizioni.

Squadre recuperi, centrale elettrica, sezione luci, sezione telecomunicazioni, servizio RT-telegrafo-telefoni-Meteo.

Officina, autoreparto, parco incendi, servizio fotografico, reparto amministrazione, deposito viveri, cucina, materiale ordinario.

Spaccio, mense, circoli ufficiali-sottufficiali.

I magazzini aeroporto base costituiti nel mese di maggio 1941 annoveravano: 271° Pisa, 272° Orbetello, 273° Lucca, 283° Vibo Valentia.

Ispettorato Superiore Tecnico Militare (ISTM)

Gen. S.A. Ispettore Mario Bernasconi

- 1) Segreteria tecnica di S.M.
- 2) Commissione allestimento
- 3) Commissione omologazione e adozione
- 4) Comitato progetti
- 5) Centri sperimentali - 1° CSA - Guidonia - 2° CSA - Vigna di Valle (Idro) - 3° CSA - Furbara (Armamenti).

Comitato Progetti

(Velivoli, installazioni di bordo, armi)

Presidente Gen. S.A. Aldo Pellegrini

V. Presidente Ten. Col. Ispettore G.A. Ferrari Gian Cristoforo (Direttore DSSE).

Membri

Gen. B.A. Silvestri Fernando	Ufficio di S.M.
Col. GARI Guglielmetti Aldo	Capo Ufficio Segreteria
Col. GARI Marino Algeri	DSSE
Col. GARI Torre Pierluigi	1° CSA
Ten. Col. GARI Alippi Carlo	DSSE
Ten. Col. GARI Angeloni Ernesto	U.C.A.
Magg. Mario Carassiti	Materiale d'armamento
Cap. GARI Santangelo Gaspare	Velivoli-Motori
Cap. GARI Andrea Bellomo	Velivoli-Motori
Ten. GARAT Leandro Podrini	Informazioni tecniche

La situazione del personale sotto il profilo addestrativo non poteva dirsi soddisfacente poiché i piloti considerati idonei a missioni di guerra erano circa il 35% del totale della forza fra ufficiali e sottufficiali, si avvertiva una deficienza numerica di circa 700 ufficiali piloti e di 4200 specialisti di ogni grado e circa 200 ufficiali dei servizi tecnici, sanitari e del commissariato aeronautico.

L'inventario del materiale strategico accertava la presenza di t 131.000 di benzina avio, t 15.000 di carburante per autotrazione, t 7000 di lubrificanti mentre erano in corso di fornitura t 67000 di carburante-lubrificante per varie esigenze.

Il parco automobilistico contava oltre 15000 automezzi di ogni tipo, le squadre riparazioni velivoli e motori (SRAM/SRM) approntate erano 21 mentre quelle per il recupero di nuova costituzione (SRER) erano 23 con una presenza di circa 500 operai militarizzati (O.T.) cui erano da aggiungere 92 officine aeronautiche aeroportuali e 111 mobili in servizio su 127 aeroporti armati allestiti in Italia e oltremare.

L'ordinamento dei comandi di Squadra Aerea e di ZAT risultava così suddiviso:

Comandante, S.M. (1° Reparto) frazionato in 1ª Sez. Addestramento-Operazioni e 2ª Sez. Ordinamento-Mobilizzazione, vi era poi un ufficio radiocollegamenti, il 2° Rep. Personale (1ª Sez. Ufficiali, 2ª Sez. Sottufficiali-Truppa, 3ª Sez. Personale congedo, 4ª Sez. Personale civile). Completavano gli organici di comando gli uffici Preaeronautico, Presidio, Polizia Militare, Assistenza spirituale. Il personale che coadiuvava l'opera del comandante di Squadra Aerea o di ZAT comprendeva un capo di SM (a livello Gen. B.A. o Col. rn.), un sottocapo di SM (livello Col. o Ten. Col. rn.), l'aiutante di volo, il reparto autonomo di volo, il reparto truppa.

Nei comandi di ZAT, fatte le debite eccezioni rispetto ai comandi di Squadra Aerea per i servizi ed uffici non strettamente collegati con l'attività operativa, vi erano le Direzioni Servizi, Materiali-Aeroporti, Demanio, Commissariato, Telecomunicazioni, Centro leva-reclutamento che rappresentavano in formato ridotto le suddivisioni di servizio delle rispettive direzioni generali ed inoltre i centri zionali di istruzione reclute, i corsi per categoria Governo e la selezione del personale istruito da avviare ai reparti e da assegnare ai corsi per specialisti-aiuto specialisti.

I reparti di volo avevano la seguente organizzazione:

Stormo col relativo comando (Col. o Ten. Col. rn.), 2/3 gruppi di volo, ufficio operazioni-addestramento, personale, radiocollegamenti. Il Gruppo (Ten. Col. o Magg. rn.) aveva un comando di gruppo con 2/3 squadriglie di volo, ufficio comando, operazioni-Addestramento mentre ogni squadriglia (Cap. o Ten. rn.) oltre al comando aveva un ufficio voli, ed una suddivisione organica con 2/4 sezioni di volo al comando dell'ufficiale subalterno più anziano o più elevato in grado titolare fra l'altro del comando della 1ª sezione di squadriglia, mentre la 2ª sezione era al comando dell'ufficiale in grado più elevato o con maggiore anzianità di servizio immediatamente dopo le attribuzioni stabilite per il comandante la 1ª sezione.

Gli aeroporti erano suddivisi in aeroporti militari, civili, misti, militari aperti al traffico civile; la classificazione prevedeva

4 categorie: armati, non armati, attrezzati non armati, non presidiati. Vi erano inoltre campi di fortuna, occulti, di manovra e trampolino che potevano rientrare nelle 4 categorie sopradescritte. L'importanza dell'aeroporto variava a seconda del tipo di armamento infrastrutturale che andava dalla 1ª alla 4ª categoria in ordine decrescente.

L'importanza di un aeroporto era condizionata dalla presenza di servizi per il funzionamento tecnico-amministrativo, sanitario e difensivo, logistico, infrastrutturale: officine, magazzini, depositi, impianti fissi e mobili, difese, recinzioni, posti di guardia, aviorimesse, piste di rullaggio, laboratori, sezioni antincendio e soccorso, ecc..

La classificazione delle G.U.A. (Grandi Unità Aeree) comprendeva in ordine d'importanza: Squadra Aerea (2/3 divisioni o brigate, numero vario di squadriglie da ricognizione strategica, comandi e uffici dipendenti, reparto di volo autonomo), Divisione o Brigata Aerea (costituite di norma con reparti omogenei della stessa specialità: Bombardamento, Caccia), con un numero di stormi varianti da 2/3 (la brigata di solo 2 stormi) comando servizi, collegamenti e quanto necessario per il funzionamento della G.U.A..

SERVIZIO INFORMAZIONI AERONAUTICA (S.I.A.)

Uno dei più importanti servizi dell'Aeronautica durante la guerra 1940-43 fu indubbiamente il S.I.A., che svolse un prezioso lavoro a tutti i livelli fornendo allo SM da cui dipendeva direttamente valide informazioni, indicazioni di ogni genere, notizie tecniche, industriali, produttive, economiche, concetti tattici e teorie d'impiego del nemico, suggerimenti per l'esecuzione di missioni operative, elementi statistici, schede aggiornate sulla consistenza, tipo, dislocazione di reparti nemici, infrastrutture, aspetti tecnici e d'armamento, attività di spionaggio-controspionaggio, in forma diretta, indiretta, preventiva e di copertura in collaborazione con gli altri enti informativi delle FF.AA. - SIS per l'Esercito e SIM per la Marina.

Il servizio SIA risultava ordinato in modo conforme allo svolgimento del suo lavoro e dei suoi compiti, dotato di opportuno organico, inserito nell'Ufficio di SM/RA in una dimensione specifica per le necessità dell'Aeronautica, attrezzato di idonee apparecchiature e documentazioni per lo svolgimento ottimale del servizio.

All'inizio della guerra risultava così ordinato:

Capo servizio - Col. AArn. Virgilio Scagliotti che aveva da poco tempo sostituito il pari grado Col. Ugo Fischetti. Se-

greteria, Centro informazioni, Centro di Polizia Militare, Centro cifra, laboratorio fotografico con una tipografia segreta per le particolari necessità dello SM/RA. Un apposito servizio coordinava il lavoro dei centri S.I.A. distaccati presso le G.U.A., incaricati attraverso una organizzazione capillare, di raccogliere tutte le informazioni utili al servizio, di filtrarle opportunamente e di inoltrarle alla sede centrale unitamente ai rapporti della Polizia Militare (CC.RR.) presente con le sue sezioni presso comandi periferici e di G.U.A. in zone di guerra.

In data 11.6.1940 il S.I.A. passava con disposizione di servizio alle dirette dipendenze del Capo di SM/RA assumendo una struttura conforme alla nuova situazione di guerra così suddivisa:

Centro Informazioni (aveva i seguenti compiti di servizio):

- a) impiego diretto con Unità della R.A.
- b) impiego diretto con reparti delle specialità caccia e bombardamento
- c) esame ed interpretazione delle fotografie aeree fornite dalla R.S.T.
- d) esame ed interpretazione dei documenti nemici catturati
- e) esame tecnico dei materiali nemici o di cui era venuto in possesso
- f) interrogatorio di prigionieri o disertori
- g) impiego di altri mezzi ritenuti utili al servizio

Centro Cifra (Compiti assegnati dal servizio):

- a) intercettazioni, decrittazione, cifratura
- b) interpretazione cifrari e codici nemici
- c) trasmissioni in cifra con l'uso dei cifrari R.A.: serie TETA (ex AVIS) con varianti I-II-III-IV-V-VI-VII-VIII-IX, Aquila 2°, OMS-10, OMS-X, Drago, Ibis, Leone, Nibbio, tabelle di sopraccifratura Centauro III-V-VI, Gamma IV-V-VI-VIII. Codice per l'AOI Neghelli-Impero (poi sostituito con Neghelli I dopo la cattura da parte nemica) anche se da parte del S.I.A. ci fu la cattura dell'Air Force Intelligence Code (Flying Code nr. 4) usato per le comunicazioni in volo dalla RAF e di altri cifrari reperiti nel corso della guerra. La stazione radio del S.I.A. venne installata presso il centro RT di Valle Inviolata a N.W. di Guidonia e si avvaleva di antenne o.c. tipo Beverage Patterson con apparati riceventi tipo SA-FAR 850-A (o.c.-o.m. da 14,3 a 250 m) a tipo AR.5 delle Officine Marconi (o.c.-o.m. da 21 a 1800 m).

Tutti i codici usati dal S.I.A. avevano un sistema cifrante-decifrante assegnato a livello comandi di G.U.A. e ad uso degli addetti aeronautici all'estero (tanto per fare alcuni esempi il TETA II era usato a Berlino e il TETA III a Parigi) le macchine cifranti in servizio erano la Enigma e il mod.

Cristofani Automa, per la decifratura veniva usato il mod. X, mentre gli aerei impiegavano la tabella di riconoscimento G e quella di assistenza Q con il codice operativo per comunicazioni RT operative tipo MAO. Il codice tascabile Kripto era invece usato per le comunicazioni degli agenti al servizio del S.I.A.

Il laboratorio fotografico del S.I.A. (Ten. Col. Volla) stampava ed interpretava il materiale fotografico filmato dalla Riconoscizione Strategica e compilava una situazione giornaliera degli avvenimenti ad uso dello SMG-Comando Supremo, degli SM. per il RE, RM e ad iniziare dal 1941 anche per l'OBS-Italluft (Ober Befehl Sued) Comando in capo per il sud-Zona Aerea Italiana.

Le diverse sezioni del S.I.A. comprendevano:

Reparto Informazioni Est (Magg. Alfredo Gaspari)

Nazioni dell'Europa orientale: Germania, URSS, Cecoslovacchia (poi Slovacchia), Boemia-Moravia, Polonia, Lituania, Estonia, Lettonia, Finlandia.

Reparto Informazioni Ovest (Magg. Cesare Sacconi)

Nazioni dell'Europa centro-occidentale: Francia (Possedimenti e Mandati), Spagna, Portogallo, Belgio, Svizzera, Olanda, Lussemburgo, Danimarca, Svezia, Norvegia.

Reparto Informazioni Sud-Est Europa (Cap. Giuseppe Donno)

Jugoslavia, Romania, Ungheria, Bulgaria, Grecia, Turchia.

Reparto Informazioni Americhe-Asia (Cap. Renato Sarti)

Inghilterra (Dominions, Colonie, Possedimenti, Mandati) USA e Hawaii, America latina, Cina, Giappone, Thailandia, Iran, Arabia.

Ufficio Compilazione notizie (Magg. Luigi De Sio)

Questo servizio aveva il compito di filtrare corrispondenza, esaminare e analizzare notiziari stampa, giornali-riviste, pubblicazioni scientifiche e industriali, attuare collegamenti, radiotrasmissioni e radiointercettazioni nemiche e illegali, prevenire sabotaggi-antisabotaggi, statistiche, situazioni di specifici settori e zone operative, informazioni politiche, finanziarie, industriali, commerciali, religiose, propaganda di guerra. L'ufficio si divideva nei settori «raccolta notizie», «valorizzazione» e «controspionaggio» con un lavoro di selezione a base piramidale che eliminava il superfluo, concentrava sforzi e attenzioni sugli aspetti più interessanti, dettagliava sino al particolare ciò che meritava maggiore importanza e attenzione.

S.C.I.R.A. (Servizio Controinformativa R.A.)

Questo particolare settore del S.I.A. aveva il compito di tra-

smettere notizie fittizie su lunghezze d'onda prestabilite allo scopo di confondere gli operatori nemici e creare incertezze, perplessità, equivoci nei comandi avversari e venne affiancato ad iniziare dal 1941 dal C.R.I.R.A. (Centro Radio Intercettazioni R.A.) che doveva intercettare le comunicazioni radio della RAF e interpretare i messaggi in codice usando il Code Block nr. 4 ed altri cifrari. Operava su centri di settore dislocati in prossimità delle zone operative in quanto direttamente interessato ad assicurare l'esecuzione di missioni di guerra in condizioni di massima sicurezza, circoscritte nel raggio d'azione degli apparati VHF di bordo della RAF e delle stazioni G.C.A. guida-caccia e di assistenza nemiche. Fu necessario sin dall'inizio della guerra coordinare ed armonizzare i servizi informativi delle diverse FF.AA. per evitare dannose interferenze di servizio considerando le direttive d'azione parallele dei servizi informativi, con agenti al servizio di più enti informativi, spesso in contrasto e concorrenza fra di essi, con disservizi e scadimento generale delle informazioni recepite. La costituzione presso il Comando Supremo del Servizio I delle FF.AA. al comando del Gen. Amé in cui erano presenti rappresentanti del SIM, SIS e SIA, valse ad evitare nel prosieguo della guerra, ulteriori, dannose interferenze, a regolarizzare e finalizzare le varie specifiche atti-

vità di servizio per la competenza delle FF.AA. interessate, a migliorare le finalità e i risultati che ci si proponeva di realizzare.

Il primo importante servizio svolto dal SIA prima dell'entrata in guerra dell'Italia, fu la compilazione di un rapporto sulla presenza, consistenza e dislocazione in Francia del contingente della RAF di supporto al B.E.F. (British Expeditionary Force) comprendente 30 squadroni fra "Hurricane", "Battle", "Blenheim", "Lysander" per un totale di circa 450-500 aeroplani appoggiati da una brigata contraerea su 4 Rgt. con pezzi da 94 e mitragliere « Bofors » da 40-56 per un totale di circa 300 bocche da fuoco.

L'aviazione francese venne invece valutata in circa 2000 aerei di 1ª linea suddivisi in 13 gruppi da bombardamento, 25 da caccia, 12 da ricognizione. Il 20% del materiale schierato era però di superate concezioni. In seconda schiera erano disponibili altri 400 aerei circa dislocati in gran parte sulla costa atlantica.

Una serie di utili indicazioni molto vicine alla realtà che tornarono molto preziose alla SM/RA che ricevette anche notizie e schede tecniche sui campi d'aviazione situati ad est del 3° meridiano su cui gravitava la zona d'influenza operativa della R.A. nell'ipotesi di guerra con la Francia.

ORGANIZZAZIONE TECNICO-LOGISTICA TERRITORIALE

MAGAZZINI CENTRALI

Aeromobili Caccia

1° Ghedi

2° Malpensa

Bombardamento

2° Gallarate

Ricognizione

3° Parma

Idrovolanti

4° Sesto Calende

5° Ternate (misto)

Materiale vario

6° Taliedo

Motori

5° Novara

Strumenti bordo-materiali foto

7° Monterotondo

Materiale Radio

8° Roma: S. Michele (poi Torricola)

Armamento

9° Roma-Acquasanta

Attrezzature varie

10° Ciampino Sud

Parti ricambio

11° Ciampino Sud

Demanio

12° Poggio Renatico

Commissariato

13° Firenze

Gomme-Ruote

14° Forlì

DEPOSITI CENTRALE CARBURANTE

- 1° Forno Taro
- 2° Piombino
- 3° Bari
- 4° Modena
- 5° Milazzo

DEPOSITI DI Z.A.T.

- 51° Novi Ligure
- 52° Roveredo in piano
- 53° Porto S. Stefano
- 54° Taranto
- 55° Trapani
- 56° Cagliari (Monte Urpino)
- 57° Tripoli
- 58° Bengasi
- 59° Tobruk
- 60° Calato (Rodi)
- Musocco-Lingotto
- La Comina-Fidenza
- Sicilia
- Sardegna

DEPOSITI MUNIZIONI

- 11° Bassano in Teverina
- 12° Collecchio
- 13° Sanguinetto
- 14° Urbino

AUTOVEICOLI

- Deposito centrale - Modena
- Officina centrale R.A. - Forlì

IMBARCAZIONI

- 21° Deposito centrale Castiglione del Lago

DEPOSITI MUNIZIONI Z.A.T.

- 110° Castel d'Annone
- 101° Villa Osti
- 102° Vela di Trento
- 103° Porotto
- 104° Casarsa
- 115° Salorno
- 106° S. Vito Normanni
- 107° Vizzini
- 108° Marsala
- 109° Calato (Rodi)
- 114° Serrenti
- 111° Tripoli (Bir Sbes)
- 112° Bengasi

- 113° Tobruk

DEPOSITO AUTOVEICOLI Z.A.T.

- 151° Baggio
- 152° Casale Monferrato
- 153° Campalto
- 154° Casarsa
- 155° Noghera
- 156° Centocelle
- 162° Grosseto
- 157° S. Vito Normanni
- 158° S. Severo
- 159° Catania
- 160° Marsala
- 161° Tobruk
- 163° Mellaha
- 164° Berka
- 166° Fileremo - (Rodi)
- 165° Monserrato

MAGAZZINI M.S.A.

- 201° Casale Monferrato
- 202° Vigodarzere
- 203° Monterotondo
- 205° Acquicella
- 206° S. Avendrace
- 211° Tripoli
- 212° Bengasi
- 213° Tirana

MAGAZZINI MATERIALE DEMANIO

- 171° Taliedo
- 172° Poggio Renatico
- 173° Centocelle sud
- 174° S. Vito Normanni
- 175° Palermo
- 176° Monserrato
- 177° Mellaha
- 178° Berka
- 179° Rodi
- 180° Tirana

DEPOSITI MATERIALI COMUNICAZIONI

- 301° Taliedo
- 302° Vigodarzere
- 303° Roma-S. Michele
- 304° Mungivacca
- 305° Palermo
- 306° Cagliari

MAGAZZINI V.E. DI Z.A.T.

221° Taliedo
 222° Padova
 223° Ciampino nord
 224° Bari
 225° Cagliari
 226° Tripoli
 228° Tirana

MAGAZZINI CASERMAGGIO—VIVERI DI Z.A.T.

231° Taliedo
 232° Padova
 233° Ciampino nord
 234° Bari
 235° Catania
 236° Cagliari
 238° Tripoli
 293° Olbia
 296° Tripoli
 297° Tobruk
 298° El Adem
 299° Rodi
 294° Tirana

MAGAZZINI DI CAMPO BASE

251° Venaria Reale

252° Mirafiori
 253° Mondovì
 254° Novi Ligure
 255° Lonate Pozzolo
 256° S. Damiano
 257° Bresso
 258° Caselle Torinese
 259° Sesto Calende
 261° Laives
 262° Aviano
 263° Basiliano
 265° S. Pietro di Gorizia
 266° Noghera
 271° Pisa
 272° Orbetello
 273° Lucca
 281° S. Vito Normanni
 282° S. Severo
 283° Vibo Valentia
 286° Catania
 287° Augusta
 288° Marsala
 289° Trapani
 290° Castelvetro
 291° S. Avendrace
 292° Alghero

SITUAZIONE AEROPORTI E CLASSIFICAZIONE

	1ª classe	2ª classe	3ª classe	presidiati	fortuna	segreti
1ª ZAT	4	4	4	9	19	4
2ª ZAT	2	11	7	10	31	3
3ª ZAT	10	5	6	17	7	2
4ª ZAT	5	3	3	9	12	3
Sicilia	1	1	3	5	3	4
Sardegna	1	1	—	—	7	2
Egeo	1	1	—	—	3	1
Albania	1	—	—	2	4	1
Libia	2	2	1	11	125	5
Totale	27	28	24	63	211	25

COSTITUZIONE REPARTI DI VOLO G.U.A.

<i>Comando di Squadra Aerea</i> (6 aerei)	1 trimotore	3 bimotori	2 monomotori
<i>Comando Div. Aerea Caccia</i> (6 aerei)	2 bimotori	3 caccia	1 turismo
<i>Comando Div. Aerea Bombard.</i> (4 aerei)	1 trimotore	2 bimotori	1 turismo
<i>Comando Brigata Caccia</i> (4 aerei)	1 bimotore	2 caccia	1 turismo
<i>Comando Brigata Bombard.</i> (3 aerei)	1 trimotore	1 bimotore	1 turismo

N.B.:

Trimotore SM. 79

Bimotore Ca. 310

Caccia CR. 42-MC. 200

Turismo: G.8, Ca.164, FN. 305, Ca. 100

AEROPORTI DI MANOVRA OCCULTI

Veneto-Friuli

140 - Aiello
141 - Povoletto
142 - Vacile
143 - Privis
144 - Lavariano
145 - Mortegliano
146 - Cisterna di Udine
147 - Villaorba
148 - Rivolto
149 - Osoppo
150 - Villaverla
151 - Fellette
152 - Lonato
153 - Cavriana
154 - S. Lorenzo di Mossa

Piemonte-Lombardia

110 - Asti
111 - Caluso
112 - Casabianca
113 - Cervere
114 - Cremona
115 - Ghemme
116 - Govone
117 - Isola S. Antonio
118 - Lagnasco
119 - Medesano
120 - Murello
121 - Volvera

Sardegna

530 - Baddi Triffida
531 - S. Giusta
532 - S. Gavino

Lazio-Toscana

245 - Campiglia
246 - Forcoli
247 - Metato
248 - Pian del lago
249 - Albinia
250 - Nettunia
251 - Pratica di Mare

Abruzzi-Molise-Marche

260 - Fermo
261 - Colonnella
262 - Macerata
263 - L'Aquila

Campania-Puglie

310 - Nocera Tirinese
311 - Ariano Irpino
312 - S. Pancrazio Salentino
313 - Bovino
314 - S. Nicola Varano
315 - Palazzo S. Gervasio
316 - Palata

Calabria-Sicilia

450 - Castrovillari

451 - Scalea
452 - Caltagirone

453 - Piazza Armerina
454 - Villalba.

RIEPILOGO SITUAZIONE GENERALE AEROMOBILI MILITARI (30.6.1940)

	Caccia	Bombardieri	Ric. O.A.	Ric. R.M.	Idronavali	Totale
Italia	994	1142	430	197	109	= 2872
Libia	212	211	89	7	—	= 519
Albania	23	37	12	—	—	= 72
Egeo	32	57	—	—	—	= 89
A.O.I.	69	241	14	—	—	= 324
Totale	1330	1688	545	204	109	= 3876

SUDDIVISIONE PER SPECIALITÀ

Bombardamento (Gruppi 52)	Carico	Efficienti	Aviazione per il R.E. (37 Sqd. + 2 Gruppi APC + 1 Batt. Sahariana)		
SM. 79	451	386			
BR. 20	148	94	Ro. 37	225	177
Cant. 1007	61	30	Ca. 311	66	39
SM. 81	110	71	Ca. 309	42	27
Cant. 506	50	41			
SM. 85	12	5	Totale	333	243
Ca. 310	19	10			
Totale	851	637			

Caccia (Gruppi 23 + 3 Sqd. + 1 nucleo)		Aviazione per la R.M. (2 Gruppi + 14 Squadriglie + 4 sez. + idronavali GG.NN.)		
CR. 42	265	211		
CR. 32	162	118	Cant. 501	123 83
G. 50	94	81	Cant. 506	23 13
MC. 200	84	66	Ro. 43	36 33
Ba. 88	31	25		
Ba. 65	12	5	Totale	182 129
Ro. 44	10	8		
Totale	658	514		

SITUAZIONE MATERIALE DI VOLO

ITALIA

Caccia	Aerei in reparto	Aerei in SRAM (Ditta)	Totale
Ro. 44	—	20	= 20
Ba. 65	1	108	= 109
Ba. 88	49	64	= 113
CR. 32	96	131	= 197
G. 50	94	38	= 132
MC. 200	88	88	= 176
CR. 42	179	38	= 217
			994

Bombardamento

Cant. 506	73	21	= 94
BR. 20	160	72	= 232
Cant. 1007	63	37	= 100
SM. 79	324	166	= 490
SM. 85	18	13	= 31
SM. 81	43	51	= 94
Ca. 135	—	30	= 30
Ca. 310	—	71	= 71
			1142

Ricognizione O.A.

Ca. 311	69	93	= 162
Ca. 309	—	2	= 2
Ro. 37	186	76	= 262
			430

Ricognizione R.M.

RS. 14	—	2	= 2
Cant. 501	111	84	= 195
Ro. 43	53	56	= 109
			306

TOTALE GENERALE = 2872

*LIBIA***Caccia**

Ba. 65	55	---	55
CR. 32	58	---	58
CR. 42	99	---	99
			212

Bombardamento

SM. 79	129	---	129
SM. 81	82	---	82
			211

Ricognizione O.A.—APC

Ca. 309	68	---	68
Ro. 37	21	---	21
			89

Ricognizione R.M.

Cant. 501	7	---	7
-----------	---	-----	---

TOTALE GENERALE

319

*ALBANIA***Caccia**

CR. 32	23	---	23
--------	----	-----	----

Bombardamento

SM. 79	2	---	2
SM. 81	35	---	37
			39

Ricognizione O.A.

Ro. 37	12	—	12
TOTALE	GENERALE		72

EGEO**Caccia**

Ro. 44	10	—	10
CR. 32	13	—	13
CR. 42	9	—	9
			32

Bombardamento

Cant. 506	4	—	4
SM. 79	16	—	16
SM. 81	37	—	37
			57
TOTALE	GENERALE		89

A.O.I.**Caccia**

CR. 32	33	—	33
CR. 42	36	—	36
			69

Bombardamento

SM. 79	21	—	21
SM. 81	56	—	56
Ca. 133	164	—	164
			241

Ricognizione O.A.

Ro. 37	14	—	14
TOTALE	GENERALE		324

SITUAZIONE MOTORI DI RISERVA

Tipo di motore	Riserva di reparto	In magazzino	Consistenza
CNA/D4	160	140	300
Beta RC10	35	32	67
Alfa 110	152	48	200
Alfa 115	140	164	304
Alfa D2	26	28	54
P. VIIC35	162	171	233
P. VIIC45	60	59	119
Gamma	19	41	60
Delta RC35	133	128	261
Alfa 126RC18	327	440	767
I.F.L. 121RC40	—	—	100
Alfa 128RC18	128	77	195
Alfa 135RC32	96	46	142
P. XIIRC35	—	—	12
P. XIRC40	462	450	912
P. XIBISRC40	150	260	410
A. 80RC41	468	240	708
A. 74RC38	573	435	1069
A. 74R1C38	124	419	743
A. 74RC42	10	12	22
P. IXRC40	65	110	175
P. XRC28	187	86	273
RA. 1000RC44	—	—	52
TOTALE	3477	3386	6863

SIGLE OPERATIVE DEI REPARTI DELLA R.A.

B.T.	— Bombardamento Terrestre	T.	— Trasporto
B.M.	— Bombardamento marittimo (poi abolito)	S.A.S.	— Servizi Aerei Speciali
B. a T.	— Bombardamento a Tuffo (Picchiatori)	R.S.T.	— Ricognizione Strategica Terrestre
B.G.R.	— Bombardamento Grande Raggio	R.M.	— Ricognizione Marittima
b.a.	— Bombe alari (velivoli da caccia muniti di portabombe a sgancio sotto le ali)	S.A.	— Soccorso Aereo
Ass.	— Assalto	P.B.R.	— Piccolo Bombardamento Ricognizione (Non adottato in reparto)
A.S.	— Aerosiluranti	A.P.C.	— Aviazione Presidio Coloniale
C.T.	— Caccia Terrestre	A.Sah.	— Aviazione Sahariana
C.M.	— Caccia Marittima (poi abolita)	R.S.M.	— Ricognizione Strategica Marittima (Non adottata in reparto)
C.N.	— Caccia Notturna	Gr. Aut.	— Gruppo Autonomo
C.I.	— Caccia Intercettori	Sqd. Aut.	— Squadriglia Autonoma
C.	— Combattimento (caccia pesanti da inseguimento) (Adottato dal 1943)	Gr. Bis	— Gruppo Bis (reparto con identica nume-

razione adottato in A.O.I.)

GC.C.	— Gruppo Complementare Caccia
GC.B.	— Gruppo Complementare Bombard.to
GC.T.	— Gruppo Complementare Trasporto
GC.RM.	— Gruppo Complementare Ricognizione Marittima
GC.OA.	— Gruppo Complementare Osservazione Aerea
GC.Ass.	— Gruppo Complementare Assalto
SC.	— Scuola Caccia

Scuole di volo - CAP (Capua), FOL (Foligno), MAL (Malpensa), AVI (Aviano), FRO (Frosinone), GRS (Grosseto), CAS (Castiglione), LEV (Levaldigi), GOR (Gorizia), REG (Reggio Emilia), RIM (Rimini), FAN (Fano), FOG (Foggia), TAR (Taranto), ORB (Orbetello), CER (Cerveteri), FAL (Falconara), PES (Pescara), PER (Perugia), ORV (Orvieto), GHE (Ghedì), POL (Pola), CAM (Cameri).

MATRICOLE D'IDENTIFICAZIONE VELIVOLI/DGCA

MM.1/999	— Velivoli prototipi, sperimentali, rekords, gare
MM. 1000/9999	— Velivoli da caccia, caccia-bombardieri, addestramento caccia
MM. 10000/12999	— Velivoli da ricognizione, O.A., bombardieri leggeri
MM. 20000/25999	— Velivoli da bombard.to
MM. 27000/27999	— Velivoli da R.M. o imbarcati su GG.NN.
MM. 30000/34999	— Velivoli libranti, alianti, velivoli ex civili militarizzati da trasporto passeggeri
MM. 35000/35999	— Velivoli da R.M. d'altura
MM. 40000/40999	— Velivoli da ricognizione, O.A., bombardieri marittimi leggeri
MM. 45000/45999	— Velivoli da bombardamento marittimo pesante (poi assegnate a bombardieri terrestri in modo parziale)
MM. 50000/52999	— Velivoli da addestramento leggeri

MM. 55000/56999	— Velivoli da addestramento, velivoli da turismo ex civili militarizzati
MM. 60000/61999	— Velivoli da trasporto pesante
MM. 65000/65999	— Velivoli da addestramento marittimo
MM. 70000/70999	— Velivoli da addestramento acrobatico
MM. 75000/76999	— Velivoli da attacco, assalto, combattimento
MM. 90000/99999	— Velivoli da caccia, assalto, caccia-bombardieri (2 ^a serie agiuntiva)

N.B.

Nel corso del conflitto l'assegnazione delle MM. subì alcune varianti per soddisfare determinate esigenze costruttive derivanti da maggiori assegnazioni di commesse per talune categorie di velivoli bellici.

SIGLE CONVENZIONALI DI VELIVOLI DELLA R.A.

AIRONE	— Cant.Z.506
ALCIONE	— Cant.Z.1007
ANITRA	— SCA/SS.3-4
ARIETE 1°	— Re. 2001 (già Falco 2°)
ARIETE 2°	— Re. 2002
BOREA	— Ca. 306 (poi Ca. 308)
CANGURO	— SM. 82 (poi Marsupiale)
CANGURO	— Aliante AL.
CAPRONA	— Ca. 133 (nomignolo non ufficiale)
CENTAURO	— G.55
CENTAURO 2°	— G.55/ II
CENTAURO 3°	— G.56
CICOGLA	— BR.20
CORSARO	— Ca.380
DARDO 1°	— SAI.207
DARDO 2°	— SAI.403
EURO	— Ca.330/333
FALCHETTO	— CANSA/C.6
FALCO	— CR.42
FALCO 1°	— Re.2000
FOLGORE	— MC.202
FRECCIA	— G.50
GABBIANO	— Cant.Z.501

GHIBLI — Ca.309
 GONDAR — G.12/G
 GRIFONE — SAI.10
 LEONE 1° — Cant.Z.1018
 LEONE 2° — BZ.301
 LEONE 3° — BZ.303
 LIBECCIO — Ca. 310/314
 LINCE — Ro.37 (poi Ba.88 e successivamente
 Cant.Z. 1018/CN)
 MAESTRALE — Ca.335
 MAGGIOLINO — Ro.43
 NIBBIO — Ba.65
 ORIONE — MC.205/N
 PICCHIATELLO — Ju.87
 PIPISTRELLO — SM.81
 PROCELLARIA — Ca.405
 RAFFICA — Ca.320
 SAETTA — MC.200
 SAGITTARIO 1° — Re.2005
 SAGITTARIO 2° — Re.2006
 SPARVIERO — SM.79
 TURBINE — Ca.325
 VELTRO — MC.205/V

SIGLE CONVENZIONALI MOTORI DELLA R.A.

Gruppo FIAT

CICLONE — A.74RC38

NEMBO A — A.80RC41
 NEMBO B — A.80RC32
 CICLONE B — A.74RC42
 TIFONE — DB.605/A1 (RA.1050RC58)
 VORTICE — A.83RC18

Gruppo Isotta Fraschini

DELTA — IF.RC35
 GAMMA — IF.RC40
 BETA — IF.RC10
 ZETA — IF.RC45
 SIGMA — IF.18/36

Gruppo Piaggio

URAGANO A — P.XVRC38
 URAGANO B — P.XVRC45
 URAGANO C — P.XVRC15/60
 TURBINE A — P.XIXRC38
 TURBINE B — P.XIXRC45
 TURBINE C — P.XIXRC15/60
 TORNADO — P.XIIRC35
 PROCELLA — P.XIIRC40Bis

Gruppo Alfa Romeo

MONSONE — DB601/A1 (RA.1000RC44)
 MERCURIO — A.125RC10
 PEGASO
 (TAURUS) — A.126RC34
 PERSEO — A.135RC32
 EURO — A.128RC18

SITUAZIONE PERSONALE R.A. AL 10.6.1940

	Ufficiali	Sottufficiali	All. piloti	Graduati-Truppa	All.Spec.
Piloti	3040	3300	1830	—	—
Ruolo Servizi	1090	—	—	—	—
Ruolo Specialisti	240	—	—	—	—
G.A.R.I.	580	—	—	—	—
G.A.R.A.T.	160	—	—	—	—
Commissariato R.A.	750	—	—	—	—
C.S.A.	140	—	—	—	—
Categoria Governo	—	2900	—	53000	—
Categoria Specialisti	—	5200	—	21500	2500
Categoria Aiuto Spec.	—	—	—	9200	—
TOTALI	6000	11400	1830	83700	2500

Totale complessivo: 105.430

AVIAZIONE PER LA R. MARINA

La preparazione dell'Aviazione per la R. Marina che in precedenza si era dimostrata molto arretrata, aveva notevolmente progredito ed alla vigilia della guerra la situazione si presentava in tal modo:

- 1) Unificazione delle consegne di massima per il servizio aeronautico delle due squadre navali.
 - 2) Stabili accordi per le attribuzioni degli organici del Comando Superiore Aviazione per la R. Marina e la procedura di servizio con Supermarina e Superaereo.
 - 3) Modificata l'organizzazione periferica dei comandi aviazione per le relazioni di servizio e d'impiego dell'Aviazione per la R. Marina, con la costituzione di uffici aviazione presso i comandi dei Dipartimenti Militari Marittimi autonomi.
 - 4) Assegnazione di Ufficiali Superiori della R.M. con la qualifica di «osservatore» presso i Comandi di G.U.A. per il necessario allargamento operativo fra le due FF.AA.
 - 5) Prevista trasformazione delle sezioni costiere in squadriglie.
 - 6) Costituzione di due nuclei di riserva Aerei imbarcati (uno a La Spezia, uno a Taranto) per reintegrare i velivoli imbarcati sulle GG.NN.
 - 7) Costituito il Reparto Aereo della R.N. «Miraglia» per la preparazione degli ufficiali della R.A. assegnati all'imbarco sulle RR.Navi in qualità di Capi Servizio Aereo, con corsi pratici di addestramento tecnico professionale e organizzativo per la cooperazione navi-aerei.
- Circa l'impiego e relativo addestramento. lo SM/RM aveva approntato la «DI.NA2» (Direttiva Navale n. 2) concernente l'impiego in guerra dell'Aviazione per la R. Marina, in relazione alle caratteristiche degli apparecchi e alla loro consistenza, uno specifico addestramento di «altura» per il servizio di ricognizione sulle basi (fotografie panoramiche di speciali obiettivi, osservazione dei tempi di permanenza degli aerei sulle basi, raccolta dati di punteria delle batterie c.a.).
- 8) Aumento d'autonomia per i «Ro.43» per l'addestramento alturiero di velivoli imbarcati.
 - 9) Iniziata l'esercitazione radiogoniometrica (Avio Delta) per allenare i marconisti e gli osservatori all'impiego del radiogoniometro di bordo su trasmissioni radiogoniometriche emesse da stazioni RT terrestri.
 - 10) Esercitazioni di bombardamento da bassa quota con controllo scarti in funzione Antisom da quota reale di navigazione degli aerei da R.M. con apposita manovra studiata specificamente per i Cant.501.
 - 11) Proposta di adottare un fuoco segnalatore per indicare i sommergibili immersi da parte degli aerei da R.M. nel campo di ricerca Antisom e caccia sistematica.
 - 12) Addestramento al tiro c.a. per navi e batterie dislocate

in Libia utilizzando aerei delle squadriglie da O.A. basati in zona.

- 13) Utilizzazione di aerei Ca.311 per l'addestramento al tiro contraereo di navi e batterie, mediante bersagli aerei riproducenti nella manovra d'attacco, velocità ed orientamenti tattici moderni.

- 14) Utilizzazione di Ro.43 al posto dei Cant.501 per l'addestramento degli allievi telemetrismi di Pola e dei militi della MILMART/Gaeta per ottenere risparmi di carburante, personale e velivoli.

- 15) Ristampa di una edizione aggiornata del CSAN (Codice Segnalazioni Aero-Navali) per migliorare le comunicazioni degli aerei da R.M..

Lo SM/RA, con suo promemoria diretto allo SM/RM, proponeva una serie di esercitazioni aero-navali in occasioni di uscite e di spostamenti di FF.NN. per ottenere una più stretta collaborazione in campo addestrativo, inoltre lo SM/RA richiese di poter effettuare esperienze di scoppio di bombe ad arsina in locali di bordo della R.N. «Quarto» indicata come nave bersaglio per tiri di caduta degli aerei, nonché la ripresa dell'addestramento aero-silurante in comune fra Marina e Aeronautica per impratichire il personale alla navigazione, rotte di attacco, manovra difensiva ecc..

Altro problema preso in considerazione riguardava il reclutamento degli ufficiali osservatori della RM, la deficienza di capitani piloti per la R.M. con oltre il 28% di vuoti nell'organico previsto e la mancanza di 130 marconisti sui 280 stabiliti, parte dei quali sarebbero stati forniti dalla Scuola VSV e dal 303° Deposito Personale R.A..

Colloqui in comune ebbero luogo per definire le caratteristiche dell'aereo per corazzate, per dare ai costruttori utili indicazioni su autonomia, velocità, sistemazione personale (3 persone), strumentazione, apparati speciali. Identiche consultazioni vennero anche raggiunte per l'idro da assegnare agli incrociatori.

Circa il Cant.501 lo SM/RA dava incarico al 2° Reparto di volo di studiare e realizzare tutte le modifiche richieste per migliorare il velivolo in attesa che i CRDA approntassero il simulacro del Cant.515 destinato a sostituire il 501 mentre l'RS14 veniva destinato per esplorazioni rapide e missioni in zone di prevedibile contrasto aereo.

Circa l'impiego del Ro.43, il cui personale aeronautico veniva posto alle dipendenze del Comandante la R. Nave (con dipendenza giuridica e disciplina della R.A.) veniva stabilita la procedura tecnica di catapultamento con apparato ad aria compressa tipo Cagnotto (Lung. m. 14 e velocità da zero a 120/140 km/h) con le seguenti indicazioni:

- 1) Motore al massimo, controllo contagiri, pressione benzi-

na.

2) Testa appoggiata rigidamente schienale, pedaliera al centro, cloche al centro.

3) Direttore di lancio controllo con anemometro velocità vento.

4) Via libera per il lancio segnalata con bandierina verde - pilota aumenta giri motore e segnale con braccio alzato e mano aperta.

5) Direttore lancio abbassa bandierina gialla di partenza ed entra in funzione la catapulta per la partenza.

La zona esplorata dal Ro.43 risultava superiore a 500 miglia e l'impiego del Ro.43 prevedeva:

1) Fase tattica del combattimento.

2) Osservazione del tiro-segnalazione scarti tiro.

3) Esplorazione e sorveglianza antisom.

Veniva altresì stabilito il numero di velivoli per squadriglia in 11 esemplari con una deficienza di 68 unità richieste per

completare le squadriglie in servizio, mentre venivano assegnate n. 200 bombe per squadriglia per missione Antisom e ampliati gli organici degli operai destinati alle SRAM per i Ro.43 del Muggiano (Spezia) e Taranto.

Veniva ultimato l'idroscalo di Massaciuccoli-Torbiera con aviorimesse e gru di sollevamento velivoli destinati alla 144^a Sqd. mentre veniva riattato l'idroscalo di Augusta e sistemato quello di Venezia-S. Andrea e di Stagnone. L'organico stabilito per il comando Ispettorato dell'Aviazione per la R. Marina comprendeva: 1 Generale di D.A. o B. A., 2 Ten. Col. o Magg. A.A.r.n., 1 Cap. di Fregata o di Corvetta brevettati Osservatori, 2 Cap. A.Ar.n., 2 Ten. di Vascello Osservatori, 3 sottufficiali A.Ar.s. e 2 Sottufficiali R.M. furieri.

*

Il 4 giugno lo SM/RA definiva le caratteristiche d'impiego delle varie specialità così precisate:

Bombardamento terrestre e marittimo

velivoli operanti per ogni squadriglia	n. 7 (organico stabilito n. 9)
voli di guerra mensili	n. 15
carico massimo di esplosivo per velivolo in kg	n. 1000
carico max carburante per velivolo	2/3 del pieno
dotazione di cartucce per ogni arma cal. 7,7	n. 500
dotazione di cartucce per ogni arma cal. 12,7	n. 350
azioni con munizionamento di caduta mensili	n. 15
consumo mensile munizioni di lancio	n. 4 azioni

Combattimento

velivoli operanti per squadriglia	n. 7 (organico stabilito n. 9)
voli di guerra mensili	n. 15
carico max di esplosivo in kg	n. 300
carico carburante per velivolo	n. 2/3 del pieno
dotazione di cartucce per arma cal. 7,7	n. 500
dotazione di cartucce per arma cal. 12,7	n. 350
azioni con munizionamento di caduta mensili	n. 3
consumo mensile munizioni di lancio	n. 10 azioni

Caccia terrestre

velivoli operanti per squadriglia	n. 9 (organico stabilito n. 12)
voli di guerra mensili	n. 20
carico di carburante per velivolo	pieno carico
dotazione di cartucce per arma cal. 7,7	n. 500
dotazione di cartucce per arma cal. 12,7	n. 450
consumo mensile munizioni di lancio	n. 10 azioni

Osservazione aerea

velivoli operanti per squadriglia	n. 6 (organico stabilito n. 7)
voli di guerra mensili	n. 15
carico max di esplosivo	Ro.37 kg. 180/CA.311 kg. 500
dotazione di cartucce cal. 7,7	n. 500

azioni con munizionamento di caduta	n. 4 mensili
consumo mensile munizioni di lancio	n. 8

*

Il giorno 8 giugno Superaereo emanava le direttive operative ai dipendenti Comandi di G.U.A. (Prot. 1351/10) fissando i settori nei territori nemici: Tunisia, Algeria, Bacino Rhone-Saône, Provenza, Corsica, Malta, Egitto, Siria, Palestina, Gibuti, Sudan, Kenia, Somaliland e stabilendo che le azioni offensive portate sulle basi aeree nemiche (azioni di contro-aviazione) dovevano essere condotte con la massima energia facendovi partecipare tutti i velivoli efficienti senza conservare riserve. Dopo la prima azione di guerra, le G.U.A. dislocate in Sicilia, Sardegna, Libia e Toscana disporranno che permanentemente almeno una squadriglia di ogni stormo da bombardamento, con velivoli già carichi di bombe di grosso calibro, resti in posizione di allarme pronta ad intervenire tempestivamente su richiesta contro unità navali nemiche. I Comandi di G.U.A. potranno aderire direttamente alle richieste che al riguardo dovessero pervenire dai Comandi Navali e Marittimi (pubblicazione SM/59s) anche con accordi diretti con le locali Autorità della Marina se necessario onde assicurare la tempestività degli interventi e la precisione delle intese. Le esplorazioni strategiche saranno effettuate da apparecchi da bombardamento con idonei equipaggi non solo per le riconosciute necessità operative delle G.U.A. stesse, ma anche per provvedere a sistematiche ricognizioni delle più importanti basi marittime mediterranee che hanno preminente interesse per le operazioni offensive e difensive della Marina. L'Ufficio Centrale Demanio Aeronautico aveva nel frattempo approntato alcune infrastrutture comprendenti: 4 campi occulti in Sicilia e 2 in Sardegna, i depositi Grande Capacità (G.C.) di carburante da mc. 11000 ciascuno nelle località di Roveredo in piano, Forno Taro, Novi Ligure, Taranto, Trapani, Cagliari, Orbetello e Pantelleria (mc. 1000). L'Ufficio Centrale Telecomunicazioni aveva ultimato gli allacciamenti dei circuiti telefonici: Novi Ligure-Villanova d'Asti-Castel D'Annone, Milano-S. Damiano-Parma, Caselle-Venaria Reale, Capo Carbonara-Capo Bellavista, Masazza-Buronzo, Marsala-Castelvetrano, Alghero-Porto Torres, Orte-Viterbo, Bovolone-Sanguinetto e fra i depositi di Samassi-Urbino.

Attivate inoltre le sezioni telecomunicazioni delle G.U.A., del Servizio Assistenza al volo, ultimata la stampa della Carta aeronautica 1:1.000.000 del territorio italiano e della Libia e la carta aeronautica del Mediterraneo 1:2.000.000 in proiezione di Mercatore e d'Europa 1:500.000. Ultimati numerosi lavori per magazzini e depositi campali e centrali di ZAT e

dei campi base. Portati a termine i progetti di mobilitazione della Direzione Generale Servizi, del Materiale e degli Aeroporti.

Il 9 giugno l'Ufficio Centrale delle Telecomunicazioni dava disposizioni per l'attuazione di quanto stabilito col P.R.12 per le comunicazioni e l'assistenza al volo con l'applicazione del Codice R.T. militare aeronautico - Parte prima Ed. 1940 in vigore dal giorno 10 alle ore 12 unitamente al cifrario Aquila e relative tabelle in sostituzione del cifrario Borea. Il 10 giugno con telegramma n. 52477 veniva data notizia ai comandi di ZAT e delle Aerosquadre, della messa a disposizione nelle rispettive zone dei necessari quantitativi di carburante-lubrificante per le azioni di guerra, e nel contempo con telegramma n. 13951/Superaereo fissava la linea di separazione operativa fra l'Aeronautica tedesca e quella italiana così fissata:

Macaire-La Recole-Eymet-Bergerac-corso del fiume Dordogne fino alla sorgente-Monte Dore-Clermont Ferrand e strada Thiers-Fleure fino a Lyon, corso del fiume Rhone fino al confine svizzero.

Zona italiana a sud del 45° parallelo - zona tedesca a nord del 45° parallelo.

In conseguenza di tali accordi venivano assegnati settori operativi alla 1ª Aerosquadra (sud 45° parallelo e concorso contro Corsica).

2ª Aerosquadra (Tunisia, Algeria, concorso alle operazioni in mare).

3ª Aerosquadra (Corsica, territorio francese a sud 45° parallelo) Aeronautica Sardegna (Corsica, Tunisia, Algeria-concorso alle operazioni in mare).

Aeronautica della Libia (Tunisia).

Aeronautica dell'Egeo (Siria).

L'assegnazione dei numeri di Posta Militare vedeva la seguente situazione:

1ª Squadra Aerea — PM.3200

2ª Squadra Aerea — PM.3200

3ª Squadra Aerea — PM.3300

4ª Squadra Aerea — PM.3450

Aeronautica Sicilia — PM.3500

Aeronautica Sardegna — PM.3600

Aeronautica Albania — PM.3900

Aeronautica Libia — PM.AE.7

Aeronautica Africa Orientale — PM.1001

Aeronautica Egeo — PM.AE.8

Definite le principali incombenze di servizio, attuato lo schieramento previsto, assegnate le dotazioni di carburante-lubrificante, munizionamento di lancio e caduta, stabiliti i codici di trasmissione e identificazione, attivata l'organizzazione della R.A. prevista per la guerra, lo SM/RA fece il possibile per orientare il personale sui compiti da svolgere anche se le incertezze derivanti dalle caute direttive di guerra emanate dallo SMG non davano certo motivi di chiarezza e linearità: «tenere assoluto contegno difensivo verso la Francia (Alpi, Corsica, Tunisia, Gibuti) sia in terra che in aria», ed inoltre con Ordine di operazioni n. 1/Stamage veniva ordinato: «... soprassedere fino a nuovo ordine a qualsiasi azione offensiva non sorvolando il territorio francese, solo ricognizioni aeree sulle principali basi navali della Provenza, della Corsica, della Tunisia e Algeria per rilevare consistenza ed eventuali movimenti della flotta avversaria, eseguire con i reparti Caccia crociere di vigilanza e di protezione, mantenendosi sul territorio nazionale, a distanza non inferiore a 10 km. dal confine».

Disposizioni queste che venivano modificate solo nella serata dell'11 giugno con l'autorizzazione verbale data al Capo di SM/RA da parte del Capo di SMG «di iniziare azioni offensive contro il territorio metropolitano francese e contro i principali centri aerei e marittimi della Corsica e della Tunisia», un cambiamento avvenuto tardivamente a guerra già iniziata e per cui si manifestarono talune perplessità del personale orientato in diversa misura e in una diversa prospettiva d'azione.

Un segno indicativo delle incertezze che regnavano al vertice della suprema direzione della guerra italiana.

Il 10 giugno Mussolini dichiarava guerra a Francia e Inghilterra e l'Italia dopo 10 mesi di «non belligeranza» entrava nel conflitto al fianco della Germania.

11.6.1940 ORDINE DI BATTAGLIA

Armata Aerea

11^a Brig. Aerea Nibbio/2^a Squadra Aerea

Comando per il R.E. — Comando Esercitavia

Com. Aviazione 1^o Gruppo Armate Ovest

Com. Aviazione 2^o Gruppo Armate Est

Com. Aviazione 6^a Armata del Po

Aviazione per la R.M. — Comando Marinavia

Com. Aviazione Sardegna

Com. Aviazione Sicilia

Com. Aviazione Egeo

Divisioni Aeree

1^a Div. Aquila

2^a Div. Borea

3^a Div. Centauro

4^a Div. Drago

5^a Div. Eolo

6^a Div. Falco

7^a Div. Espero

Brigate Aeree

8^a Brig. Astore

9^a Brig. Leone

10^a Brig. Marte

11^a Brig. Nibbio

12^a Brig. Vulcano

13^a Brig. Pegaso

14^a Brig. Rex

CONTRASSEGNI DI IDENTIFICAZIONE NAZIONALITÀ

Le insegne di nazionalità della Regia Aeronautica italiana nel giugno 1940, erano rappresentate dai colori della bandiera nazionale dipinti a fasce verticali sul timone verticale (deriva mobile) col verde all'interno e il rosso all'esterno e con lo stemma sabaudo dipinto nel mezzo della fascia bianca. Tali colori potevano essere confusi a distanza con quelli francesi ugualmente disposti verticalmente e con 2 colori analoghi a quelli italiani e quindi ingenerare equivoci e confusioni. Per evitare tali possibilità, il 12.6.1940 con disposizione n. 13842 lo SM-RA disponeva di dipingere ai lati della fascia bianca e a 2/3 dell'altezza della medesima, 2 fasce laterali di colore bianco sino a formare una croce bianca riproducente in formato più grande quella sabauda dello stemma di stato. Altre disposizioni sarebbero state impartite successivamente per regolamentare la materia più specificamente.

LA SUPREMA DIREZIONE DELLA GUERRA

(lo Stato Maggiore Generale/Comando Supremo)

Dopo aver assunto da diversi anni la carica di Ministro delle FF.AA. in qualità di titolare dei tre dicasteri militari (ultimo in ordine di tempo quello dell'Aeronautica) Mussolini volle conferire alla sua persona maggiore autorità ed importanza militare istituendo il 30.3.1938 il grado di 1^o Maresciallo dell'Impero, conferendo tale carica a Vittorio Emanuele III e a se stesso, ottenendo inoltre per delega del sovrano la suprema direzione della guerra ed il comando di tutte le FF.AA. di terra, del mare e del cielo dislocate su tutte le fronti e i territori d'oltremare. Lo SMG (o STAMAGE), costituito sin dal 1925, aveva come attribuzioni istituzionali le norme previste dalla legge n. 68 del 6.2.1927 che aveva sostituito e integrato quella precedente del 1925 e che assegnava al capo di SMG le seguenti prerogative:

1) Eseguire gli ordini e le direttive che venivano impartiti dal Duce comandante supremo di tutte le FF.AA. dovunque dislocate.

2) Impartire ordini e direttive ai capi di S.M. delle singole FF.AA., ai comandanti superiori d'oltremare in merito allo svolgimento delle operazioni.

3) Seguire lo svolgimento delle operazioni e assicurare il tempestivo e coordinato impiego delle FF.AA..

Per svolgere questi gravosi, multiformi e responsabili compiti, lo SMG disponeva però di soli 6 componenti (di norma ufficiali generali) assegnati all'Ufficio di SM del capo di SMG, numero questo che veniva però opportunamente ampliato e modificato anche come attribuzioni, con la legge n. 1550 del 18.10.1940.

Il 29.5.1940 era stato creato in previsione della guerra un piccolo organo di congiunzione in seno allo SMG denominato Comando Supremo, successivamente ampliato con RDL n. 5569 del 4.6.1940, che aveva il compito di trasmettere allo SMG le direttive generali per la condotta della guerra sotto l'aspetto politico, strategico, militare, industriale, economico e finanziario. Si veniva in tal modo a creare un ulteriore appesantimento di comando con incertezza d'azione direttiva, che complicava ancor più la preesistente struttura dello SMG, dimostratasi inadeguata ad assolvere per incompletezza istituzionale e attribuzioni previste, i diversi aspetti operativi che via via si presentavano come problemi per una soluzione urgente e spesso drammatica, all'attenzione del capo di SMG.

L'unificazione di pensiero dei vari SM delle FF.AA. nello STAMAGE non aveva raggiunto, per funzionalità ed armonia, l'efficienza che si desiderava e gravi disfunzioni si creavano giornalmente generando negative ripercussioni sui diversi fronti di guerra.

A seguito di tali problemi venne istituita dapprima la carica di sottocapo di SMG e successivamente messo allo studio, a guerra inoltrata, un piano di modifica e ristrutturazione dello STAMAGE allo scopo di assolvere efficacemente il duplice concetto ideale ma nello stesso tempo concreto, di «anello di congiunzione» fra le FF.AA. e il Duce, con nuove basi e diversi criteri direttivi-esecutivi.

Valgano alcuni esempi di tali disfunzioni di comando nel massimo ente militare italiano a dimostrare come la condotta della guerra risentisse gravemente delle difficoltà esistenti negli alti comandi, con notevoli confusioni morali e pratiche a tutti i livelli, gravi ritardi nelle decisioni da prendere dovute alle specifiche competenze di comando, ritardi anche nelle trasmissioni di ordini.

All'inizio della guerra il Maresciallo Badoglio, capo di SMG,

venne affiancato dal Gen. Soddu in qualità di provvisorio sottocapo di SMG, carica questa all'epoca inesistente giuridicamente e che verrà istituita e formalmente regolarizzata solo nel successivo mese di ottobre. Nello stesso periodo di tempo al comando superiore delle FF.AA. della Libia era stato assegnato il Maresciallo Graziani al posto del defunto Maresciallo Balbo, pur conservando Graziani, formalmente, a Roma, la carica di Capo di SM/RE che richiedeva logicamente e quotidianamente la sua presenza presso il Ministero della Guerra cui era delegato in sua vece il Gen. Roatta.

Quando iniziò il conflitto con la Grecia, il Gen. Soddu venne nominato poco dopo comandante superiore delle FF.AA. d'Albania al posto del Gen. Visconti-Prasca, ma mantenne ugualmente a Roma la carica di sottocapo di SMG e quella preesistente di sottosegretario di Stato alla Guerra, che richiedevano ovviamente assiduità, presenza e partecipazione costante a Roma. Nel mese di dicembre 1940 il Gen. Cavallero sostituì Badoglio nella carica di capo di SMG e nel contempo rilevò Soddu come comandante superiore delle FF.AA. d'Albania mantenendo questa doppia carica sino al maggio 1941, allorché assunse definitivamente quella di Capo di SMG. Nel frattempo, a Roma, il Gen. Soddu venne sostituito come Sottocapo di SMG e Sottosegretario alla Guerra dal Gen. Guzzoni e poiché in quel drammatico e difficile periodo di guerra dell'Italia Cavallero era costantemente di sede in Albania, Guzzoni espletò di norma e con piene funzioni anche l'incarico di Capo di SMG provvisorio aggiungendo ancora una carica alle due precedenti. Chi doveva o poteva prendersi responsabilità che non gli competevano subendone le relative conseguenze? Riteniamo nessuno!

Fu necessario attendere sino alla prima metà del 1941 per modificare l'assetto e le attribuzioni dello STAMAGE che con RDL n. 661 del 27.6.1941 venne cambiato come denominazione in Comando Supremo assorbendo il preesistente nucleo del C.S. e rendendo più facile e snello il funzionamento di comando, pur attuando un notevole ampliamento di compiti e di personale in servizio con più chiare e razionali direttive.

Il nuovo ordinamento dello SMG ricalcava in parte la vecchia legge n. 68 circa «il coordinamento dell'organizzazione militare dello Stato e le terre d'oltremare», precisava finalmente le responsabilità del Capo di SMG verso il Capo del Governo circa la preparazione della guerra, il coordinamento difensivo espliciti con «responsabile vigilanza personale», stabiliva e precisava nei dettagli i compiti assegnati al Capo di SMG nel preparare i piani di guerra nella loro globalità, nelle indicazioni generali e di dettaglio da esplicitare con la fattiva collaborazione collegiale dei Capi di SM delle

FF.AA. e la diretta, personale applicazione dei piani stessi, fatta dal Capo di SMG con contatti diretti con i rappresentanti delle FF.AA. e non più, come avveniva in passato, attraverso gli organi burocratici e amministrativi ministeriali. Il Capo di SMG aveva inoltre la facoltà di scegliere e selezionare i comandanti operativi e quelli per compiti speciali presso tutte le FF.AA., di coordinare e armonizzare i diversi servizi informativi delle FF.AA. istituendo uno speciale ufficio denominato SIM del Comando Supremo, che aveva nel suo ambito rappresentanti del S.I.E., del S.I.S. e del S.I.A. per le rispettive competenze; di stabilire ancora stretti rapporti col COGEFAG (Comitato per le fabbricazioni di guerra) e con il Comitato per la produzione industriale, finanziaria ed economica.

La nuova legge, mentre da una parte precisava meglio i compiti e responsabilizzava di fronte al Paese e al Governo la figura e la carica del Capo di SMG rispetto al comandante supremo delle FF.AA. italiane, dall'altra attribuiva al Capo di SMG facoltà e decisioni di grande importanza, valorizzando notevolmente l'importanza e la carica del Capo di SMG, giuridicamente precisata nelle sue attribuzioni e meglio configurata nella sua funzionalità di comando.

Una legge concepita in tal modo sin dal 1927 non avrebbe certo consentito, se rigorosamente applicata e fatta osservare, di far giungere impreparata militarmente l'Italia e le sue FF.AA. alla 2ª guerra mondiale, considerando obiettivamente il lungo periodo di 13 anni che ebbe a disposizione Badooglio come titolare della carica, anni questi irrimediabilmente perduti, ma che potevano evitare, se proficuamente utilizzati, l'impreparazione, l'organizzazione, l'addestramento, l'armamento e l'equipaggiamento così carenti e disastrosi in cui versavano indistintamente tutte le FF.AA. italiane.

Il nuovo Comando Supremo (ex STAMAGE) si articolava come segue:

Segreteria particolare del Capo di SMG, Ufficio Collegamenti Esteri (addetti militari, stati stranieri, rapporti diplomatici) retto da un funzionario del Ministero degli Esteri, Segreteria SMG, Ufficio Economia di Guerra, (Cogefag, industria, finanze, rapporti con l'estero). 1º Reparto Operazioni, 2º Reparto Ordinamento, 3º Reparto Addestramento.

Del Comando Supremo facevano parte collegialmente Ufficiali superiori e generali delle diverse FF.AA. (con prevalenza però del R.E.) suddivisi nelle diverse branche di servizio. Per la R.A. vi figurava inizialmente il Gen. B.A. Simon Pietro Mattei, i Col. Padua, Vercelloni, Asinari, Gallo ed altri ufficiali.

Era un primo passo concreto per ristabilire rapporti di proficua collaborazione e indirizzare, nei giusti binari del comune

interesse nazionale, aspetti personali e soggettivi, visioni particolari, convinzioni e scelte di sviluppo, prospettive d'impiego e dottrinarie. Il funzionamento e coordinamento fra tutte le FF.AA. che doveva esercitare il Capo di SMG e che in effetti non si verificò, fu quanto mai nocivo e deleterio per l'armonico sviluppo di tutte le FF.AA., poichè venne a mancare un criterio d'azione unitario per una politica comune in funzione strategica e operativa, favorendo implicitamente per tale lacuna la nascita di una mentalità e di una politica autonoma, circoscritta, propria della rispettiva F.A. in cui ognuno visse, comandò ed operò in forma assolutamente indipendente e con criteri individuali, spesso adottando indirizzi al di fuori del programma generale strategico e politico del Paese, nella convinzione accreditata dai fatti, che «nessuno al di fuori degli organi politici ed amministrativi dello Stato, poteva interferire nelle visioni personali, nella convinzione degli orientamenti assunti, nelle scelte fatte». Gli organi consultivi e di controllo delle FF.AA., puramente simbolici, non disponevano per legge di sufficiente autorità per imporre il loro punto di vista a livello Capo di SM, mancavano di capacità d'intervento e decisionale, difettavano di specifica importanza di dissenso per annullare, interferire e porre veti, contestare o modificare indirizzi tecnici, dottrinari, tattici e didattici. In questo clima di perfetto isolamento a volte anche dispotico, rotto di tanto in tanto dalle annuali, tradizionali manovre militari allorchè per l'occasione veniva richiesta la partecipazione anche dell'aviazione per conferire maggiore realismo ai movimenti delle truppe o all'evoluzione delle navi, si verificava e manifestava l'unica occasione di confronto e di collaborazione estemporanea delle diverse FF.AA., per poi tornare come sempre nello splendido isolamento autonomo e di pensiero della rispettiva F.A..

Fu con queste difficili condizioni d'impreparazione e marciando su strade parallele, che le FF.AA. italiane si avviavano fatalmente alla guerra!

LA DECISIONE DELL'INTERVENTO

Nella primavera del 1939 durante il primo convegno svoltosi ad Innsbruck fra le delegazioni militari italiana e tedesca, con la presenza italiana del Gen. Pariani e del Gen. Marras - addetto militare a Berlino - e da parte germanica il Gen. Keitel coadiuvato dal Gen. Rintelen - addetto militare a Roma - il Gen. Pariani, su precise istruzioni avute da Mussolini, disse senza mezzi termini che l'Italia non era pronta alla guerra e su richiesta tedesca enunciò i motivi di tale impreparazione

allo scopo di rendere edotti i rappresentanti tedeschi sulle possibilità esistenti da parte della Germania, per sopperire con forniture di materiali militari e di materie prime, alle deficienze denunciate dall'Italia. Dopo questo primo e informale incontro tecnico con l'OKW, venne deciso da parte del governo italiano uno stanziamento straordinario di fondi per il riarmo anche se riusciva inspiegabile per taluni esperti di questioni tecniche e amministrative, valutare in che modo erano stati utilizzati gli oltre 13 miliardi assegnati all'Esercito fra il 1935 e il 1939, visto che apparentemente non si notavano miglioramenti qualitativi di alcun genere come in contrasto esibivano invece Marina e Aeronautica, al punto che alla vigilia della guerra l'Esercito era indubbiamente fra tutte le FF.AA. quello che presentava le più gravi lacune e insufficienze sotto il profilo tecnico, dell'equipaggiamento, qualitativo, addestrativo e quindi complessivamente il meno preparato alla guerra.

Ai primi del giugno 1939, ci fu un secondo incontro a Berlino cui partecipò da parte italiana il Gen. Ugo Cavallero, ottimo conoscitore della lingua tedesca ed eccellente diplomatico, latore fra l'altro di un memorandum dello SMG concernente il dettaglio delle richieste di materiale bellico italiano alla Germania, elencato in una misura eccessiva e certamente inaccettabile (16,5 milioni di t. di materie prime oltre ai materiali militari NdA), di cui i tedeschi si riservarono di decidere dando una risposta entro breve tempo. Nel corso dell'incontro, all'infuori di generiche considerazioni e valutazioni d'indole politica, strategiche e militari, non emersero utili indicazioni atte ad instaurare o quanto meno programmare una più proficua e fattiva collaborazione fra le FF.AA. dell'Asse col risultato che la Germania seppe gratuitamente dello stato di grave impreparazione in cui versavano le FF.AA. italiane e ne trasse indicazioni e valutazioni opportune; l'Italia, al contrario, non seppe nulla sullo stato di preparazione della Wehrmacht: dottrine e concetti rivoluzionari, equipaggiamento e armamento della fanteria, cooperazione e supporto con l'aviazione, organizzazione della Flak, presenza di Stukas, U. Boote, radar, tipi di cannoni e di panzer in servizio: una serie di importanti argomenti che vennero accuratamente taciuti dai tedeschi. L'Asse iniziava con questo strano clima di sfiducia reciproca e con una totale assenza di collaborazione militare la sua futura guerra parallela!

Il 25 agosto 1939 Mussolini informò personalmente Hitler dell'impossibilità italiana al momento a partecipare alla guerra con la Germania nello spirito del «Patto d'acciaio» e il 10 settembre l'Italia dichiarava ufficialmente la sua «non belligeranza».

Nei 9 mesi in cui durò tale status di non «partecipazione ar-

mata», l'Italia fece il possibile per diminuire l'handicap della sua impreparazione militare, pur continuando assurdamente ad esportare all'estero materiale bellico di ogni specie, equipaggiamenti, velivoli, motori, attrezzature di ogni specie e fornendo senza discriminazione di sorta ad amici dichiarati e nemici potenziali, materiali militari di ogni genere al punto da provocare vive rimostanze da parte germanica per forniture belliche alla Francia e al Belgio, che costrinsero il governo italiano ad annullare anche una richiesta di motori d'aviazione per l'Inghilterra. In contrasto con le rimostanze tedesche, non erano state iniziate e neppure avviate a conclusione formale da parte del Reich, le richieste di materiali bellici fatte alla Germania fra giugno-agosto ad eccezione di talune forniture di ferro e carbone, in contropartita di mancate importazioni causate dal blocco inglese ai piroscafi italiani, blocco praticato rigidamente in Olanda e nel Mediterraneo, nonché per l'ostruzionismo alleato alle merci dirette in Italia. L'aggressione sovietica alla piccola nazione finlandese avvenuta sul finire del 1939 e l'imprevista resistenza offerta all'ammirazione del mondo dai soldati finnici al comando del Maresciallo Gustav von Mannerheim, costituirono un esempio ammirabile della volontà di resistenza al colosso russo al punto che numerosi Paesi, sia pure schierati su opposte frontiere, fecero a gara nel fornire volontari, materiale bellico e assistenza militare e tecnica alla Finlandia. Francia e Inghilterra inviarono aerei e armi, Stati Uniti e Svezia aeroplani e piloti, Germania e Italia fornirono velivoli, motori, materiali e volontari.

In particolare l'Italia ebbe richieste di materiali bellici, cannoni, armi automatiche, apparati radio e come velivoli: Ba.65, SM.79, CR.42, G.50, MC.200.

Oltre ai materiali per l'Esercito vennero forniti alla Finlandia 35 Caccia G.50 motori di riserva A.74RC38, armi e attrezzature, munizioni. Una missione tecnica al comando del Col. Giuseppe Casero fornì la necessaria assistenza ai piloti finnici ed alcuni piloti italiani combatterono volontariamente al fianco degli aviatori finlandesi, subendo delle perdite in combattimenti aerei.

Il 10 marzo 1940 la strana politica di alleanza instaurata con la Germania segnò un punto a favore dell'Italia, allorché il Ministro degli Esteri tedesco von Ribbentrop venne a Roma e preannunciò a Mussolini e al Conte Ciano la prossima offensiva tedesca ad occidente. Il 18 marzo Mussolini e Hitler s'incontrarono al Brennero ed il Duce confermò al Führer l'intervento italiano al momento politicamente e strategicamente più opportuno.

Il 31 marzo venne indetta una riunione presso lo SMG e vennero impartite le seguenti direttive preliminari:

1) preparare le FF.AA. per determinare psicologicamente la decisione della guerra;

2) entrare in guerra al momento più opportuno in considerazione dell'impreparazione militare nazionale e dell'impossibilità di prolungare la guerra oltre il termine stabilito;

3) assumere atteggiamento difensivo sulle Alpi, in Albania, Egeo e Libia;

4) assumere atteggiamento offensivo in AOI, nei settori di Kassala, Gibuti e Berbera. Rimanere sulla difensiva ai confini col Kenia;

5) esplicare attività aerea su tutti i fronti;

6) esplicare attività offensiva marittima nel Mediterraneo, Mar Rosso, Oceano Indiano.

Il 9 aprile il Capo di SMG riuniva nuovamente i Capi di SM delle FF.AA. per illustrare nei dettagli i compiti assegnati alle varie FF.AA.. Circa i rapporti da tenere eventualmente con i tedeschi, le direttive dello STAMAGE precisavano: «contatti limitati in ordine puramente informativo, senza avanzare alcuna richiesta di mezzi, senza prendere alcun impegno per azioni in comune per non creare vincoli di natura politica che causerebbero perdita di dignità e debiti da pagare caramente». Il Maresciallo Graziani, come Capo di SM/RE, avanzò serie riserve sulle possibilità di agire autonomamente senza carri armati efficienti, considerando che l'Esercito metropolitano disponeva a quella data in Italia di 38 vecchie autoblindo, 350 carri leggeri «L.35» ed alcune decine di carri medi «M.11».

Circa la presenza nelle GG.UU. di linea di vecchie artiglierie di preda bellica (6400 cannoni austro-ungarici) e poco meno di 400 pezzi moderni, si disse ugualmente scettico sulle possibilità che avevano simili cannoni per efficienza e mobilità. Il Gen. Pricolo a sua volta lamentò la mancanza per l'Aeronautica di precise direttive anche in funzione di espletare limitate operazioni offensive aeronavali nel caso che si fosse presentata l'opportunità.

Il piano di guerra generale approntato dallo STAMAGE, altro non era che una serie di operazioni di limitata importanza ed entità, alcune delle quali con modesti intenti offensivi e la maggioranza con scopi chiaramente difensivi, al punto da invalidare e annullare un concetto strategico globale fra le varie FF.AA., interessate ed utilizzate solo parzialmente, in circostanze contingenti e occasionali. Ma mentre Esercito e Aeronautica pur avanzando serie riserve tecnologiche e operative dichiararono la loro disponibilità per ubbidire agli ordini che avrebbero ricevuto, la Marina per bocca del suo massimo rappresentante - Ammiraglio Domenico Cavagnari - disse esplicitamente la sua riluttanza ad intraprendere una attività offensiva generale così come prevista dal piano gene-

rale di guerra dello SMG, avanzando gravi riserve mentali sull'esito degli scontri aeronavali che avrebbero potuto verificarsi con le marine anglo-francesi, col: «... pericolo che a causa delle gravi perdite che potevano subire le FF.NN., sussisteva la probabilità di modificare esclusivamente in difensiva la condotta offensiva delle operazioni, col risultato che alle trattative di pace l'Italia potrebbe giungere non soltanto senza pegni territoriali ma anche senza flotta e forse senza Aeronautica». Venne messa anche in risalto dal Capo di SM/RM l'inferiorità navale italiana rispetto agli anglo-francesi, l'insufficienza operativa della ricognizione marittima, l'impossibilità di poter contare con sufficiente affidamento sul concorso pronto ed efficace dell'Arma Aerea a sostegno della Marina, nell'ipotesi di scontro navale di rilevante importanza.

Mussolini accolse con grande perplessità e rincrescimento la posizione assunta dalla Marina e provò una profonda delusione mista a prevenzione nei confronti di Supermarina che non lo abbandonerà mai più per tutto il corso della guerra. Fra la metà di aprile e la fine di maggio del 1940, una serie di avvenimenti convinsero maggiormente il Duce dell'ineluttabilità del conflitto al fianco del Reich. Il 10 maggio la Wehrmacht iniziava come preannunciata l'offensiva generale in occidente, occupando con lanci di paracadutisti punti di importanza strategica in Belgio e Olanda che aprivano la strada alle divisioni Panzer. Enormi sacche bloccavano inesorabilmente, con l'applicazione integrale della «Guerra lampo», centinaia di migliaia di soldati alleati costretti alla resa o all'annientamento con la cattura di grandi quantità di materiale bellico. La minaccia di aggiramento al tergo della «Maginot», la ritirata generale verso la Francia centrale e settentrionale, l'ordine di imbarco del B.E.F. (British Expeditionary Force) furono i risultati sorprendenti e drammatici delle notizie del fronte occidentale che giunsero ben presto in Italia.

Gli avvenimenti sorprendenti e decisivi solleccitarono ancor più Mussolini a prepararsi all'intervento e a nulla valsero gli appelli che gli vennero inviati dal Papa Pio XII, dal Presidente Roosevelt, da Churchill e Reynaud affinché l'Italia rimanesse fuori dal conflitto, neutrale o quanto meno «non belligerante».

Il 29.5.1940 nella riunione dei Capi di SM delle FF.AA., Mussolini orientò i presenti sull'imminente entrata in guerra dell'Italia a fianco della Germania, facendo un'ampia dissertazione politica e strategica della situazione e giustificando la ineluttabilità per l'Italia di entrare nel conflitto. Non ci furono da parte dei presenti obiezioni di principio ma soltanto alcune precisazioni tecniche e di servizio e fra queste una pro-

posta del Gen. Pricolo, Capo di SM/RA, che suggerì l'adozione di un Sottocapo di SM aggiuntivo per sdoppiare la duplice incombenza lavorativa delle operazioni e dei servizi, consigliando altresì tale carica nell'ambito delle rispettive FF.AA.. Il Duce illustrò a grandi linee l'impostazione strategica italiana, precisando taluni particolari del piano predisposto, anticipò alcune valutazioni politiche sul problema strategico o sulla visione operativa, ed il Capo di SMG Badoglio condivise pienamente e senza riserva alcuna il piano generale di guerra approntato da Mussolini a cui egli aveva collaborato per la parte di sua competenza, suggerendo l'intervento italiano dopo che l'offensiva tedesca avesse «prostrato» gli avversari, intervento italiano precisò: «... fatto esclusivamente con forze e mezzi italiani, poichè il risultato che si poteva conseguire fosse dovuto esclusivamente a noi e non diminuito da aiuti tedeschi». Disse ancora Badoglio che la preparazione delle FF.AA. italiane poteva considerarsi pronta al 40% del programma stabilito e che l'Esercito poteva mobilitare 75 divisioni di cui 2 corazzate, 2 motorizzate, 2 celeri e 3 autotrasportabili. Nessuno parlò di eventuali accordi militari con la Germania, di piani in comune, di cooperazione tecnica e industriale e questo fu un primo gravissimo errore di valutazione e di previdenza, considerando anche la mancanza di specifici accordi in campo tecnico ed economico pur contemplati nel trattato d'alleanza. Il piano «PR.12» Bis (difensiva verso la Francia ad occidente/offensiva verso la Jugoslavia ad oriente) non prevedeva azioni diversive contro Corsica, Tunisia e Malta e mentre la Marina si trincerava nell'impossibilità di assolvere i compiti offensivi nel Mediterraneo contro le FF.NN. congiunte anglo-francesi per dedicarsi essenzialmente all'aspetto difensivo, l'Aeronautica venne dallo SMG praticamente assegnata come forza ausiliaria e messa a completa disposizione delle altre FF.AA., per impieghi di ogni genere su qualsiasi fronte di guerra e suddivisa in vari teatri operativi alle dirette dipendenze dei Comandi Superiori FF.AA. d'oltremare, col risultato che l'Armata Aerea si trovò frantumata e frazionata perdendo effettiva consistenza e potenzialità, capacità d'azione a massa e garanzia di continuità, in aperto contrasto con i concetti teorici del Douhet su cui era stata «idealmente» impostata la politica offensiva dell'Aeronautica italiana, ma nel contempo riducendo anche la componente tattica e di supporto.

Nella citata riunione del 29 maggio 1940, venne anche comunicato in via riservatissima ai capi di SM delle FF.AA., che «... a partire dal giorno 5 giugno qualsiasi giorno potrebbe rivelarsi per quello decisivo». Ci furono solo alcuni rinvii per motivi tecnici, ma era ormai evidente che si trattava solo di una questione di giorni, forse solo di ore poichè la

decisione di entrare in guerra era stata ormai presa e definitivamente assunta.

La capitolazione del Belgio e dell'Olanda, il reimbarco degli inglesi a Dunkerque, l'annientamento di gran parte dell'esercito francese nelle Fiandre furono gli avvenimenti che si registrarono anteriormente alla fatidica data del 10 giugno 1940. Il 4.6.1940 con disposizione n. 5569 dello SMG dal titolo «Costituzione e funzionamento Comando Supremo FF.AA.», venivano precisati i compiti assegnati in caso di guerra al Capo di SMG nei confronti delle dipendenti FF.AA. così distinti:

1) Tenere al corrente il Duce del quadro generale della situazione militare delle FF.AA., sulla situazione del nemico, sulle possibilità operative per la condotta delle operazioni di guerra.

2) Diramare ordini diretti ai Capi di SM delle FF.AA. per lo svolgimento delle operazioni nel campo strategico.

3) Garantire lo sviluppo delle operazioni militari e assicurare il coordinamento e l'impiego delle diverse FF.AA.

4) Il Duce o per sua delega il Capo di SMG eserciterà piena funzione di comando sui Capi di SM che a loro volta eserciteranno reale e piena azione di comando sulla rispettiva F.A. dislocata in Italia o oltremare (ad eccezione dell'Albania dipendente dal Capo di SM/RE).

5) I comandanti superiori delle FF.AA. d'oltremare (ASI, AOI, Egeo) eserciteranno piena e reale funzione di comando sulle FF.AA. a loro disposizione.

6) Lo STAMAGE che non dispone di una propria organizzazione complessa e articolata si avvale di quelle in funzione presso gli SS.MM. delle FF.AA. e di altri Enti: Commissione Suprema di Difesa, Fabbriguerra, ecc..

7) Il principio di funzionamento del Comando Supremo si ispira a questi concetti generali:

a) concetto unitario e totalitario del comando delle FF.AA. esercitato per delega di SM il Re personalmente dal Duce.

b) Condotta strategica della guerra e coordinamento dell'azione fra le varie FF.AA. nei vari scacchieri operativi, esercitato agli ordini e d'ordine del Duce dal Capo di SMG.

c) Azione di comando sulle varie FF.AA. dislocate in Patria e oltremare, esercitata dai Capi di SM o dai comandanti Superiori delle FF.AA..

d) Assoluta dedizione e ubbidienza al Duce ed intima fusione di pensiero e di azione in tutti, secondo il costume e lo stile fascista.

Circa le diverse attribuzioni delegate al Comando Supremo, che poteva in realtà considerarsi come una appendice dello STAMAGE per l'espletamento di compiti squisitamente d'in-

dirizzo generale, vennero così fissate:

Funzioni: condotta della guerra in tutti i settori operativi e studio degli aspetti politici, strategici, economici, militari;
Dipendenze e rapporti: organizzativa (preparazione dei mezzi), operativa (impiego dei mezzi), studi e preparazione per le operazioni;

Ordinamento: Capo di SMG alle dirette dipendenze del Capo del Governo col compito di emanare le direttive ai singoli alti comandi;

Dipendenze dal Capo di SMG: Sottosegretari militari e Capi di SM delle FF.AA..

L'organizzazione militare italiana per la suprema condotta della guerra era questa: pletorica, burocratizzata, con duplici attribuzioni, scarsamente precisa nei suoi intendimenti e codificata nell'esplicazione pratica al di fuori di vaghe direttive che risentivano più di demagogica etica fascista che di effettivo e concreto razioicinio militare.

L'O.K.W. (Ober Kommand der Wehrmacht) attribuiva invece il comando supremo di tutte le FF.AA. al Führer ma assegnava la responsabilità delle operazioni militari ai comandanti delle FF.AA. in obbedienza alle direttive strategiche del Führer. In Inghilterra il Gabinetto di Guerra era responsabile della suprema direzione e condotta della guerra con alle sue dipendenze il Comitato Generale per il coordinamento militare, i Ministri militari, il Capo di SMG e il Comitato dei Capi di SM che si esprimevano sui problemi connessi con gli aspetti militari della guerra. Il Gabinetto inglese si avvaleva quindi di una doppia dipendenza: organizzativa (Ministri civili e militari), operativa (Capi di SM delle FF.AA.). Sfumava con l'isolamento della Jugoslavia l'ipotesi prevista dal «P.R. 12 Bis» e veniva attuata rapidamente la variante del piano stesso, che escludeva operazioni al confine jugoslavo, pur mantenendo in vigore le altre eventualità difensive-offensive stabilite dal «P.R.12».

Per la parte riservata alla R.A. il «P.R. 12» stabiliva l'impiego delle forze aeree in 4 scacchieri operativi così precisati:

- 1° - Zona continentale ovest (Francia)
- 2° - Zona continentale est (Jugoslavia-Grecia)
- 3° - Zona mediterranea est-centro-ovest
- 4° - Zona coloniale A.O.I. (Sudan, Kenia, Somaliland, Mar Rosso, Oceano Indiano).

L'assegnazione di GG.UU. Aeree alle zone operative prevedeva il seguente schieramento:

- 1ª squadra Aerea (Italia nord occidentale)
- 2ª squadra Aerea (Italia nord orientale, in alternativa Sicilia)
- 3ª squadra Aerea (Italia centro occidentale)
- 4ª squadra Aerea (in costituzione presso la 4ª ZAT) (Italia

sud orientale)

3ª Div. Aerea (Italia nord orientale)

Aeronautica Sardegna (zona operativa nord, Mediterraneo sud-occidentale)

Aeronautica Sicilia (zona operativa sud-Canale di Sicilia)

Aeronautica Libia (zona operativa est-ovest) Mediterraneo centrale

Aeronautica Albania (zona operativa nord-est e sud).

LA DICHIARAZIONE DI GUERRA

Quando Mussolini nel pomeriggio del 10 giugno 1940 dinanzi ad una folla strabocchevole di italiani che gremiva Piazza Venezia e con milioni di altri connazionali che ascoltavano alla radio le sue parole dichiarò la guerra a Francia e Inghilterra, ognuno dei 45 milioni di cittadini italiani, dai più preparati ai più umili che compresero il grave significato della decisione presa, pensarono, e con ragione, sulla base dei fatti precedenti e per educazione d'audacia ed irruenza impartita dall'etica fascista alle masse, che l'Italia avrebbe immediatamente attaccato i suoi nuovi nemici in terra, in cielo ed in mare con tutte le sue FF.AA., sferrando una rapida, folgorante politica offensiva simile a quella attuata con grandi risultati dalla Germania. L'offensiva, e non poteva essere diversamente, era il logico coronamento della politica d'azione perseguita sino a quel momento efficacemente dal governo fascista, e la dichiarazione di guerra, atto di per sé specificamente offensivo, sia sotto l'aspetto morale che pratico, doveva essere seguita immediatamente da una offensiva militare com'era nelle migliori tradizioni guerriere e come aveva a suo tempo fatto la Germania attaccando la Polonia, la Russia invadendo la piccola Finlandia, il Giappone assalendo la Cina. Invece nonostante tutte le apparenze e in contrasto con le frasi roboanti e gli slogan lanciati dalla propaganda del regime, non accadde assolutamente nulla, alcune riconoscizioni, le normali misure cautelative, le solite precauzioni per prevenire sorprese spiacevoli e controproducenti. Ci fu immediatamente nell'opinione pubblica italiana una grande delusione ed una negativa previsione sull'esito della guerra!

Chi passò all'offensiva fu invece il nemico!

L'11 giugno la Mediterranean Fleet volle «saggiare» le dimensioni del potenziale pericolo italiano nel Mediterraneo, l'entità, l'efficienza dell'apparato militare e la capacità reattiva ad eventuali minacce del dispositivo approntato dall'Ita-

lia, inviando una grossa formazione navale al comando dell'Amm. Cunningham da Alessandria verso la parte occidentale dell'isola di Creta, posta di fronte all'imboccatura del Mediterraneo orientale ed alla costa Cirenaica della Libia da cui distava non più di 300 km dalle basi italiane di Tobruk, Derna, Martuba, El Adem. La formazione navale inglese penetrò nel mare di Candia per oltre 100 miglia superando l'isolotto di Gauda e giunse sino al 22° meridiano dove virò per rientrare ad Alessandria, senza essere avvistata o attaccata da aerei e sommergibili. Tale constatazione, giudicata «molto incoraggiante» da Cunningham per le future operazioni nel Mediterraneo, probabilmente non venne neanche avvertita dai Comandi italiani ma era però certamente indicativa per quanto si era verificato per dimostrare le disfunzioni esistenti nell'apparato di sorveglianza alturiera e strategica. A chi spettava la responsabilità di tale sorveglianza? alla Marina con i suoi idrovolanti dislocati nelle basi di Menelao e dell'Egeo o alla R.A. per la presenza di due stormi da bombardamento fra Bengasi e Tobruk? Fu molto difficile dare una risposta giustificativa a tali inquietanti quesiti, an-

che se restava il fatto concreto che navi nemiche si erano avventurate indenni a un'ora di volo dalle basi italiane: «... nel temuto raggio d'azione della Regia Aeronautica italiana» come ebbe a dire l'Amm. Cunningham: «... aspettandomi di dover passare la maggior parte delle ore diurne a respingere forti attacchi di bombardieri».

Il 15 giugno fu invece una formazione navale francese a spingersi senza essere avvistata né attaccata nelle acque territoriali italiane, bombardando Genova e Vado Ligure per più ore con 500 colpi di cannone.

Ancora una volta la causa di questo insuccesso andava ricercata nella interdipendenza operativa della Marina e dell'Aeronautica, che lavoravano con criteri difformi, spesso in contrasto o concorrenza fra loro e sulla semplice osservanza di una direttiva basata: «... su speciali accordi presi di volta in volta e in rapporto alle circostanze» direttiva emanata dallo STAMAGE che alla luce dei fatti non rappresentava altro che una forma diplomatica e formale per risolvere un importante aspetto di servizio.

CAPITOLO TERZO

Fonti consultate — Documentazione ufficiale:

U.S./S.M.A.

Atti SM/RA 1939-1940

Diari storici G.U.A.

A.C.S.

SM/RA-Gabinetto

Anno 1940 — B.1.3.5.7.

U.S./S.M.E.

Comando Supremo-Diario Storico

Atti SM/RE — 1939 — 1940

Comando Supremo

Anno 1940 — B.1.2.3.4.5.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.16.17.

Documenti G.S.A.

IT.21.97.98.99.109.236.577.865.867.871.

Servizio Informazioni Militari

Anno 1940 — B.1.2.3.4.5.6.7.8.9.10. (S.I.M. — S.I.S. — S.I.A.)

Service Historique Militaire Francaise

Organisation de l'Armée del l'Air 1939/1940

Aiutante di Campo SM. Vitt. Eman. III

Anno 1940 — B.74.75.76.77.78.80.

Bibliografia

E. Canevari: «*La guerra italiana*», Ed. Tosi — Roma

G. Valle: «*Uomini nei cieli*», Ed. CEN — Roma

A. Mecozzi: «*Le sorti progressive dell'aviazione militare*», Ed. Orologio — Roma

A. Mecozzi: «*Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere*», Ed. Le vie dell'Aria

G. Douhet: «*Probabili aspetti della guerra futura*», Ed. Sandron — Palermo

G. Douhet: «*Dottrine moderne di guerra*», Ed. Campitelli — Roma

G. Douhet: «*Il dominio dell'aria*», Riv. Aeron. — Roma

J. Killen: «*Storia della Luftwaffe*», Ed. Sugar — Milano

G.W. Feuchter: «*La guerra aerea*», Ed. Sansoni — Firenze

W. Churchill: «*La 2ª G.M.*», Ed. Mondadori — Milano

F. Pricolo: «*La R.A. nella 2ª G.M.*», Ed. Longanesi — Milano

R. Bernotti: «*Storia della guerra nel Mediterraneo*», Ed. Bianco — Roma

Autori vari: «*L'Esercito e i suoi Corpi*», US/SME — Roma

Autori vari: «*L'Esercito italiano dal tricolore al centenario*», US/SME — Roma

S. Licheri: «*L'Arma Aerea italiana nella 2ª G.M.*», Ed. Mursia — Milano

G. Santoro: «*l'Aeronautica italiana nella 2ª G.M.*», Ed. Esse — Roma

M. Viana: «*La monarchia e il fascismo*», Ed. Marviana — Roma

P. Badoglio: «*L'Italia nella 2ª G.M.*», Ed. Mondadori — Roma

R. Belot: «*La guerra aeronavale nel Mediterraneo*», Payot — Paris

W. Gorlitz: «*Der zweite Weltkrieg*», Ed. Steingruber — Stuttgart

CAPITOLO QUARTO

1940 - L'anno cruciale per l'“Italia”

L'offensiva tedesca ad occidente (Operazione «Sichelschnitt») - La guerra aerea - L'aeronautica italiana in guerra (il fronte occidentale) - L'aviazione francese - L'armistizio con la Francia - Il Corpo Aereo Italiano in Belgio (C.A.I.) - L'attacco alla Grecia (ciclo operativo 28.10.1940/28.2.1941) - Il convegno di Salisburgo - La situazione sul finire del 1940 - Scacchiere dell'A.O.I. (ciclo operativo 11.6.1940/10.1.1941).

L'OFFENSIVA TEDESCA AD OCCIDENTE

(Operazione «Sichelschnitt»)

I presupposti strategici dell'attacco tedesco verso la Francia, da lungo tempo elaborati dall'O.K.W., vennero enunciati con notevole anticipo il 23 novembre 1939 nel corso di un rapporto del Fuhrer ai generali della Wehrmacht.

Nel suo lungo monologo ai generali dello S.M. delle FF.AA. del Reich, Hitler parlò dell'ineluttabile attacco germanico, della sua irreversibile decisione offensiva ad occidente, dei motivi storici, politici, diplomatici, strategici e militari connessi a tale decisivo evento, parlò anche del trattato stipulato con l'URSS che garantiva le spalle della Germania da ogni potenziale pericolo e del patto militare e politico che legava la Germania all'Italia, soffermandosi in modo particolare su due punti estremamente importanti di tale collaborazione: la personalità di Mussolini, unico elemento di certezza per il Fuhrer nello spirito dell'alleanza con la Germania e la necessità di ottenere un successo militare tedesco ad occidente che avrebbe trascinato militarmente e definitivamente l'Italia attraverso la volontà di Mussolini, al fianco della Germania nella scia della vittoria tedesca, come poi in effetti si realizzò. Il rapporto ai generali terminò in una eccitata atmosfera d'entusiasmo con la parola d'ordine del Fuhrer per la Wehrmacht: «Vittoria o sconfitta!» subito seguita da una premonitrice e significativa frase di Hitler: «... se persisteremo nella lotta vittoriosamente - e noi persisteremo - la nostra era entrerà a far parte della storia del nostro popolo. Vincerò o cadrò per questo ideale, poichè non potrei sopravvivere alla sconfitta del mio popolo. Non vi saranno capitolazioni sul campo nemico, nè rivoluzioni in Patria». E con queste drammatiche e profetiche parole di Hitler il rapporto ebbe fine. Il piano d'attacco ad occidente, approntato inizialmente dal Gen. von Manstein poi modificato in parte da ispirazioni del Fuhrer ed elaborato dall'OKW in chiave moderna sul progetto del famoso «Piano Schlieffen» del 1914, venne denominato convenzionalmente «Sichelschnitt» (lama tagliente) e prevedeva come esecuzione: l'invasione dell'Olanda prima, la conquista di punti strategici nel Belgio e Lussemburgo successivamente, lo sfondamento del fronte francese nella debole cerniera fra Liegi e Sedan, l'aggiramento della «Maginot» a nord.

Prima che venisse però iniziata a maggio l'offensiva ad occidente, ci furono alcune operazioni preliminari tedesche che coinvolsero le neutrali Danimarca e Norvegia e che avevano lo scopo di garantire maggiormente l'esito dell'attacco alla Francia, eliminando alcuni potenziali pericoli per la Germa-

nia.

Le operazioni nella Scandinavia (Operazione «Weser») ebbero inizio il 9 aprile con lanci di paracadutisti e aviotrasporto di truppe, integrate da sbarchi appoggiati dalla Kriegsmarine lungo i più importanti punti strategici della costa norvegese: Oslo, Son, Dobrak, Kristiansand, Bergen, Trondheim e la lontana sperduta Narvik quasi al Circolo Polare Artico. I paracadutisti occuparono le isole danesi di Falster e Funen, gli aeroporti di Oslo-Fornebu e Sola-Stavanger, rinforzarono con un battaglione aviolanciato il presidio di Alpenjäger e marinai di Narvik rimasto intrappolato dalla «Home Fleet» che vi affondò 8 CC.tt. tedeschi, bloccando dal mare il fiordo e assediando e isolando i tedeschi sino al 4 giugno, allorchè il presidio venne finalmente liberato da un Btg. di paracadutisti lanciato da Ju.52, rompendo un lungo e penoso assedio durato oltre due mesi che assunse aspetti epici. Fu determinante per l'esito dell'Operazione «Weser» l'audacia dimostrata dalla Marina da guerra germanica che non esitò in palesi condizioni d'inferiorità a sfidare la potente flotta inglese presente in grandi forze nel Mare del Nord, e decisiva fu anche la potenza e la capacità della Luftwaffe che inflisse severe perdite al naviglio britannico; il largo impiego di aerei da trasporto (550 Ju.52 e 20 quadrimotori Ju.90) aveva permesso in breve tempo il trasferimento dalla Germania alla Norvegia lungo 3000 km di costa, del contingente d'attacco dell'Esercito e della Luftwaffe, permettendo rapidamente l'occupazione strategica dei punti base norvegesi.

L'operazione d'attacco successiva, denominata «Festung Holland», doveva avere inizio contemporaneamente alla «Sichelschnitt» e prevedeva l'occupazione di alcuni punti strategici sui fiumi Mosa, Waal, Lek e sul Canale Alberto in Belgio e la conquista degli aeroporti di Dordrecht, Leiden, Moerdijk, Ypenburg, Rotterdam, Volkenburg in Olanda. Per l'esecuzione di tale importante operazione preliminare erano state messe a disposizione una divisione di Fallschirmjäger (paracadutisti della Luftwaffe - la 7ª Flieger Div.) ed una divisione aviotrasportata dell'Esercito (22ª Luftlande Div.); un gruppo di alianti d'assalto DFS.230 con a bordo un centinaio di pionieri paracadutisti, doveva conquistare inoltre la fortezza-cerniera di Eben Emael sul Canale Alberto, punto di grande importanza strategica fra il Belgio e la Francia ed aprire la strada alle divisioni corazzate del Gen. Guderian destinate ad aggirare la «Maginot».

Il 10 maggio alle ore 05.30 aveva inizio la «Sichelschnitt» seguita alle ore 08.00 dalla «Festung Holland» cominciata col decollo di centinaia di «Ju.52» da trasporto diretti verso le zone di lancio dei paracadutisti, i ponti dei grandi fiumi olandesi.

desi, gli aeroporti da occupare.

L'insieme delle varie operazioni d'aviolancio fu nel complesso coronato dal più grande successo e la rapida conquista dei punti fortificati, dei ponti sui fiumi e degli aeroporti olandesi, creò le necessarie premesse per il proseguimento senza ostacoli di sorta della rapida avanzata delle Panzer Divisionen nel territorio olandese prima e nel Belgio successivamente.

Il fronte alleato scarsamente difeso dalle neutrali Olanda e Belgio crollava nel nord, per aggiramento, e veniva quindi compresso da una grande manovra avvolgente nel retro della «Maginot» in direzione sud-est e nord-ovest verso la costa della Manica, in una vastissima zona dove rimanevano intrappolati circa 500.000 soldati anglo-francesi-belgi di cui circa 200.000 del B.E.F. (British Expeditionary Force).

Divisi in tre gruppi di armate: A (Gen. von Rundstedt), B (Gen. von Bock), e C (Gen. von Leeb) e appoggiate dalle Luftflotte 2ª (Gen. Kesselring) e 3ª (Gen. Sperrle), 137 divisioni della Wehrmacht fra cui 10 corazzate e 7 motorizzate con 2580 carri armati, 3824 aeroplani suddivisi fra 1120 bombardieri, 1016 caccia, 342 Stukas, 248 distruttori, 544 ricognitori e 554 aerei da trasporto, si scontravano con le Armate anglo-franco-belghe-olandesi suddivise in 119 divisioni di fanteria, 11 corazzate e 7 motorizzate con 3142 mezzi corazzati e l'appoggio di 2890 aerei comprendenti 120 caccia olandesi, 180 fra bombardieri e caccia belgi, 1300 bombardieri, ricognitori e caccia francesi, 650 fra bombardieri e caccia della RAF cui erano da aggiungere altri 450 aerei britannici dislocati in Inghilterra, che facevano spola fra le basi dell'isola e il campo di battaglia nelle Fiandre e in Bretagna. Comandante la B.A.A.S.F. (Componente Aerea del B.E.F.) era l'Air Marshal Arthur Barrat.

Il 15 maggio l'esercito olandese cessava la lotta firmando la capitolazione alle autorità militari tedesche dopo appena 5 giorni di combattimento e lasciando libera la zona nord su cui gli alleati, preoccupati per la situazione che si stava verificando, spostavano sollecitamente fra Bruxelles ed Anversa il B.E.F. e le Armate francesi 1ª e 7ª, favorendo inconsapevolmente l'inizio della seconda fase del piano d'attacco tedesco, che prevedeva appunto l'offensiva con unità di panzer verso la zona costiera in direzione di Calais e Abbeville che venivano occupate il 18 maggio, chiudendo definitivamente l'enorme sacca d'annientamento fra il Belgio e le Fiandre. Le due Squadre Aeree tedesche avevano appoggiato efficacemente l'avanzata, dopo aver conquistato in pochi giorni la piena superiorità aerea secondo i concetti Douhettiani associati efficacemente all'applicazione della Blitz Krieg con i metodi di Mecozzi. Dopo i distruttivi attacchi agli aeroporti

alleati, fra cui particolarmente distruttivi quelli di Villacoublay, Orly, Dugny e Issy les Moulineaux, erano state attaccate successivamente le linee di rifornimento, le strade e le ferrovie, le opere fortificate, le colonne di rincalzo. Nel cielo si erano svolti grandi combattimenti aerei con gravi perdite da ambo le parti; ma le perdite maggiori gli alleati le avevano subite sui campi d'aviazione con centinaia di aerei distrutti e incendiati.

Durante la seconda fase delle operazioni, si verificò un episodio che poteva avere gravi conseguenze per i tedeschi, quando il comandante della 7ª Panzer, l'allora sconosciuto Maggiore Generale Rommel, aveva spinto sollecitamente ma avventatamente in avanti le sue avanguardie corazzate in direzione di Arras senza preoccuparsi eccessivamente di proteggere i fianchi delle sue colonne. In tale delicata situazione tattica, Rommel venne attaccato nei pressi di Beaumont da forze blindate del B.E.F. che gli inflissero gravi perdite, costringendolo ad interrompere l'avanzata e a mettersi sulla difensiva dopo che l'unità corazzata tedesca era stata frazionata in più tronconi, un reggimento di Panzer - granatieri era stato travolto da altri mezzi corazzati inglesi e la 7ª Panzer stava attraversando veramente un momento molto critico. Il futuro comandante dell'Afrika Korps venne salvato dall'intervento massiccio degli Stukas che attaccarono ad ondate successive le colonne inglesi scompaginandole e togliendo dal gravissimo pericolo in cui si era cacciata la divisione «Rommel». Particolare curioso: nella stessa zona si trovava al comando della 51ª Div. Highlanders, l'ugualmente sconosciuto Brigadiere Generale Bernard Montgomery (NdA) che nel 1942 affronterà ad El Alamein il suo rivale tedesco.

Il 22 maggio un estremo attacco condotto da notevoli forze corazzate alleate nei pressi di Cambrai venne ugualmente stroncato dal massiccio intervento della onnipotente Luftwaffe, con attacchi a volo radente e in picchiata di Ju.87 rivelatosi un formidabile strumento di guerra. La strada verso il mare e il Canale della Manica non presentava ormai altri ostacoli: vennero occupate Boulogne e Saint Omer mentre avanguardie corazzate erano giunte nei pressi di Calais. In 12 giorni di lotta e col valido appoggio di 6 Flieger Korps, il piano «Sichelschnitt» poteva considerarsi concluso positivamente nella sua prima parte. Il 24 von Kleist riceveva l'ordine di puntare decisamente su Dunkerque-Ypres nella cui zona si stavano muovendo e concentrando le armate alleate ormai circondate, mentre contemporaneamente iniziava a muoversi più a sud il Gruppo d'Armata C di von Leeb, rimasto fino a quel momento sulla difensiva di fronte alla «Maginot»: era l'inizio della fine!

La 2ª fase offensiva dell'operazione «Sichelschnitt», conosciu-

ta come «Ubung Rot», doveva dare il colpo di grazia alle vacillanti difese anglo-francesi e Goering chiese al Führer di riservare alla sola Luftwaffe la responsabilità e l'onore di distruggere definitivamente il nemico intrappolato tra Belgio, Fiandre e Francia del nord; Hitler in preda a grande euforia e non volendo inimicarsi il vittorioso Esercito che gli aveva dato sino a quel momento grandi soddisfazioni, tergiversò alla richiesta suggerendo il proseguimento della eccellente collaborazione svolta sin dall'inizio fra aviazione e truppe terrestri. Il 25 maggio, Hitler, senza un'apparente giustificazione e in evidente contrasto con quanto la situazione sul campo suggeriva, ordinò improvvisamente una sosta di riordinamento all'avanzata delle truppe corazzate, mentre nel contempo le cattive condizioni meteorologiche bloccavano anche l'attività dell'aviazione, concedendo alle demoralizzate truppe alleate una insperata tregua durata 3-4 giorni che permise l'evacuazione del B.E.F. da Dunkerque.

Hitler dopo aver resistito caparbiamente per più giorni alle pressioni dei comandanti d'Armata, sconcertati e furibondi per l'imprevista sosta operativa e decisi a portare a fondo l'offensiva sino alla totale distruzione del nemico, si convinse del suo errore e sbloccò la situazione solo il 28 maggio al mattino, quando da due giorni era stata ormai iniziata a Dunkerque l'operazione «Dynamo» per l'evacuazione del B.E.F. in Inghilterra con una gigantesca operazione affidata alla Royal Navy.

Il comandante in capo dello S.M. della Wehrmacht, Gen. von Brauchitsch, ordinò quindi personalmente la ripresa dell'avanzata con la massima decisione a partire già dal pomeriggio del 28 maggio. Lo stesso giorno capitolava l'Armata belga; Lord Gort, comandante del B.E.F., s'imbarcava per l'Inghilterra e solo il 4 giugno la tanto agognata Dunkerque veniva occupata dai tedeschi ma dopo che 338.000 soldati inglesi, francesi e polacchi erano stati ormai trasportati in salvo in Inghilterra pur con la perdita dell'intero armamento pesante e dell'equipaggiamento al completo. Gli altri attacchi tedeschi venivano condotti in direzione di Reims, fra Parigi e Le Argonne e fra Belfort e Metz, a tergo della «Meginot», mentre l'esercito francese iniziava a sfaldarsi irreversibilmente.

L'eco dei grandiosi successi tedeschi in Francia, l'evacuazione del Corpo di spedizione inglese, il grande bottino catturato, le centinaia di migliaia di prigionieri, avevano provocato grande impressione nel mondo ma particolarmente in Italia, dove Mussolini giudicò maturo il momento per l'intervento militare italiano al fianco della Germania come nelle previsioni di Hitler fatte nel dicembre 1939. Ad iniziare dal 5 giu-

gno vennero intensificati dallo S.M.G. i preparativi che dovevano precedere l'entrata in guerra dell'Italia.

L'ATTACCO AD OCCIDENTE

(La guerra aerea)

Non è stato certamente semplice per gli storici ricostruire con assoluta certezza come si presentava la situazione delle opposte forze aeree in Francia, allorché l'offensiva della Wehrmacht raggiunse il suo culmine fra il 25-28 maggio 1940. La rapida avanzata, il frenetico spostamento di reparti di volo da un settore all'altro, dai comandi di una zona all'altra della Francia e del Nord Africa, impedirono per lungo tempo al comando superiore dell'Armée de l'Air di venire in possesso di una precisa situazione: i reparti vennero inviati dove maggiori erano le necessità, più gravi i pericoli, più pressanti le richieste, più compromessa la situazione dei reparti terrestri minacciati da presso dalle Panzer Divisionen lanciate all'attacco in forma impetuosa con la stretta cooperazione dell'Aviazione tattica.

La Luftwaffe schierava organicamente nella 2ª Luftflotte i Flieger Korps 4º, 6º, 8º e il 2º Flak Korps rinforzato dalla 7ª Fallschirmjäger Div.; la 3ª Luftflotte disponeva dei Flieger Korps 1º, 2º, 5º e del 1º Flak Korps. Più dispersivo risultava invece lo schieramento anglo-francese con reparti da caccia e bombardamento dislocati nella Francia dell'est e del nord e persino nell'Inghilterra meridionale. Unità aeree francesi già assegnate ai settori delle Alpi e del sud vennero d'urgenza trasferite a nord e nord-est, reparti di 1ª linea sul fronte della «Meginot» andarono invece ad ovest e sud-ovest per riorganizzarsi, prelevare nuovo e più efficiente materiale di volo in sostituzione di quello distrutto in gran numero sui campi, gruppi di rincalzo affluirono incompleti in uomini e mezzi sul fluido fronte in movimento delle Fiandre e delle Argonne; mancavano inoltre le informazioni e vennero meno anche le relazioni dei comandi e gli ordini operativi. La situazione divenne ancor più caotica ad iniziare dal 5 giugno, quando i servizi informativi francesi diedero per certa ai comandi la notizia dell'imminente entrata in guerra dell'Italia e fu necessario inviare altri rinforzi nella zona alpina e in Provenza/Delfinato, per ricostituire i vuoti causati dalle unità spostate di emergenza nel nord della Francia.

Tali spostamenti imprevisti sconvolsero anche i canali informativi italiani e indussero il S.I.M. e il S.I.A. a fornire per eccesso indicazioni di reparti e cifre che non sempre corrispondevano alla realtà del momento ma che comunque rappresentavano, pur sempre, la presenza di forze considerevoli

anche se variabili per numero, consistenza e dislocazione. Sulla base delle indicazioni recepite dal nostro Servizio Informazioni Militari e dalla consultazione dei documenti riservati dell'aviazione francese, la situazione ebbe all'incirca la seguente evoluzione: il 10 maggio, giorno in cui ebbe inizio l'offensiva tedesca in occidente, l'Armée de l'Air aveva una consistenza di 56 gruppi di 1ª linea suddivisi fra 26 da bombardamento, 24 da caccia, 5 da ricognizione e 1 dell'assalto.

Dei reparti di caccia 6 gruppi erano dislocati sulle basi avanzate di Nancy, Vitry les Francois, Vauclerc, Luxenil, Niergues, Mauberge, Elesnes, Norrent, Fontes, Cannautre, Meaux Esby mentre il 18º Raggruppamento d'assalto era a disposizione del Comando Supremo dell'Armée come riserva tattica. Il lavoro di preparazione del S.I.A. (Sezione Aeronautica) e del S.I.M. si era indirizzato soprattutto nella compilazione di notizie su schede di tutti gli aeroporti situati ad est del 3º meridiano, di quelli del Nord Africa (Algeria-Tunisia-Marocco) e, oltre ai campi già conosciuti e precedentemente schedati, erano state raccolte ulteriori notizie e informazioni tecniche, ambientali, meteo e orografiche sui seguenti campi d'aviazione: Amberieu, Machon/Charnay, Cannes, Antibes, Nizza, Damblain, Epinal, Dogneville, Neufchâteau, Vittel, Montlimar, Anco, Gabes, Tozeur, St. Etienne, Ben Gardane, Fort Saint, Kairouan, Kassar Said, Remada, Sousse, Zarvis, Hount, Souk, Gafsa, Boufiches, Sfax. Venne aggiornato altresì lo schedario sulle sagome dei velivoli includendovi i più recenti modelli: MS.406, Curtiss H.75, D.520, LeO 451 ecc., completato quello di varie industrie importanti ai fini della produzione bellica e l'elenco nominativo degli aeroporti siriani e della Somalia francese. Per lo schieramento di battaglia che interessava particolarmente la R.A., il S.I.A. aveva accertato alla data del 10.5.1940, la seguente situazione:

3ª Zona Operazioni Aeree Sud (Z.O.A.S.) dipendente dal 24º Raggruppamento Caccia (Hyerès) con i dipendenti reparti GC. III/6 — Chissey, II/7 — Luxenil, I/3 — Le Luc, I/6 — Marignane, II/9 — Marignane, III/9 — Lyon/Bron unitamente alla Sqd. 5/13 da C.N..

Il 15 maggio vennero però riunificati i tre Raggruppamenti da Caccia per costituire una consistente forza d'attacco in grado di fronteggiare l'avanzata tedesca, ma solo 11 GC. sui 14 interessati riuscirono ad eseguire la prevista riunione, anche se alcune squadriglie da caccia notturna della zona parigina si unirono alla forza aerea tattica costituita che venne dislocata sugli aeroporti di Beavais/Tille, Chantilly les Aigles, Plessis/Belleville, Meaux, Villacoublay, Clermont/Fermes e St. Inglevert, Cambrai, Velaine en Haye su cui piombava inaspettatamente la Luftwaffe provocando gravissime

perdite ai reparti anglo-francesi e bloccando sul nascere il potenziale pericolo. Il 3 giugno i resti della forza di attacco ormai scompaginata si spostavano nella zona di Parigi in attesa di nuovi ordini.

Il 5 giugno l'ordine di battaglia per il 1º Sottoraggruppamento Sud (ex 3ª Z.O.A.S.) incluso nella Zona Operazioni Aeree Alpi (Z.O.A.A.) e posto al comando del Ten. Col. De Turenne comprendeva i seguenti reparti:

GC.III/1 (Com.te Paoli) Valence, III/6 (Com.te Stehlin) Le Luc, III/9 (Com.te Vigner) Satolas, Sqd. 5/13 (Cap. Perollaz) Lyon/Bron. Altri due gruppi dell'unità, il GC. III/2 (Com.te Geille) e II/6 (Com.te Fontanet) si trovavano a Chateauroux e Avord per trasformazione tecnica del materiale di volo con Curtiss H.75 e Bloch 152.

Il 2º Sottoraggruppamento Sud (Col.Robert) originato ugualmente dalla ex 3ª Z.O.A.S. ormai trasformata con giurisdizione operativa sulla zona costiera/alpina, comprendeva invece i seguenti gruppi caccia:

GC. II/3 (Com.te Morlat) Fayence, III/3 (Com.te Travers) Salon, I/8 (Com.te Celin) Hyères, II/8 (Com.te D'Amencourt) Marignane, Sqd. 2/562 C.N. (Cap. Perdrietz) Lyon/Bron.

Complessivamente la forza aerea schierata ai confini italiani e nelle immediate adiacenze comprendeva 9 GC. e due squadriglie da C.N., 5 GB. (bombardamento) e un GR. (ricognizione) oltre a reparti minori dell'Aeronavale.

Le informazioni recepite dal S.I.A. fornivano invece le seguenti indicazioni: forza presumibile dell'aviazione francese schierata nella Francia meridionale n. 1100 velivoli di ogni tipo suddivisi fra 500/600 caccia, circa 350 bombardieri, una cinquantina di ricognitori ed altrettanti aerei dell'aviazione per la Marina.

Una valutazione per eccesso che non teneva oggettivamente conto del rimaneggiamento dei reparti, delle condizioni d'efficienza, delle difficoltà che attraversavano alcuni gruppi soggetti a trasformazione tecnica del materiale di volo. Secondo le notizie avute dagli archivi militari francesi, risultava invece che la consistenza della forza aerea dell'Armée de l'Air schierata alla data del 10 giugno 1940 fra le Alpi e la zona costiera della Provenza, oscillava sui 200 velivoli di 1ª linea cui erano da aggiungere una trentina di caccia e bombardieri dislocati in Corsica. Altri 200/250 aerei fra moderni ed antiquati si trovavano in seconda schiera fra Marsiglia e Montpellier. Vi erano inoltre una cinquantina di aerei de l'Aeronavale (Aviazione della Marina Nazionale): complessivamente all'incirca 500 aeroplani. Più consistente la forza aerea schierata nel Nord Africa che comprendeva 4 GC. e 4 squadriglie regionali (GC. III/4, III/5, I/9, I/10, Sqd.

571/572/573/574); 8 GB. (I/25, II/61, II/25, I/32, II/62, II/63, I/19, II/19) ed ancora il GR. I/61.

Complessivamente un centinaio di caccia, circa 200 bombardieri, una trentina di ricognitori ed altrettanti velivoli dell'Aeronavale, anche se ad una maggiore consistenza organica non corrispondeva una identica efficienza tecnica del materiale di volo comprendente i superati D.510, gli SPAD 510, i Bloch 200, LeO.257, DB.7 e Martin 167, aerei relativamente moderni assieme a due soli gruppi dotati di Curtiss H.75 e MS.406. Erano disponibili circa 400 aerei di 1ª linea. Mentre l'esercito tedesco dilagava nell'interno della Francia puntando in direzione di Parigi, il 10 giugno l'Italia dichiarava guerra a Francia e Inghilterra aprendo un nuovo fronte sulle Alpi e ai confini della Tunisia.

Le prime missioni dell'Armée de l'Air sull'Italia ebbero luogo il 13 giugno con 26 sortite effettuate dalla caccia nella zona alpina. Nella notte una squadriglia del GC. III/6 scortò una formazione di LeO. 451 inviata a bombardare le officine FIAT di Torino. Erano bombardieri bimotori del I/25 basati a Istres appartenenti al Raggruppamento Bombardieri Sud con i gruppi GB. II/11 su LeO. 451 a Orange, GB. I/23 su LeO. 451 a Istres unitamente al I/25 e al GR. II/14 dislocato a Valence dotato di bimotori Potez 63/11.

La mattina del 14 altre due incursioni vennero effettuate da parte del GB. I/11 su Vado Ligure e dal GB. I/25 sull'aeroporto di Novi Ligure.

Fra il 15/16 giugno la Z.O.A.A. riceveva di rinforzo squadriglie dei GC. II/7, II/3 e II/4 inviate dal 2º Sottoraggruppamento Sud che vennero schierate sui campi di Charbonnier, Champfargueil, Fleurs e St. Etienne. Nella giornata del 15 bombardieri italiani attaccavano i campi d'aviazione di Cuers/Pierrefeu, Hyeres, Le Luc e St. Raphael du Var contrastati dai caccia dei GC. III/6 e I/3 che abbatterono 2 bombardieri FIAT e 5 CR.42 di scorta ai bombardieri. Il 19 si registravano altri attacchi italiani sui campi della Provenza e sul porto vecchio di Marsiglia dove caccia del III/5 abbatterono un FIAT BR.20.

Nella stessa giornata i GC. II/7, II/3 e II/4 vennero arretrati sui campi di Montpellier e Frejournagues essendo stati rimpiazzati parzialmente dal III/5 giunto il 18 dall'Algeria.

Il 20 giugno il comando superiore del fronte delle Alpi ordinava di arrestare ad ogni costo la presumibile avanzata italiana in direzione di Grenoble e verso la valle del Rodano, ed in previsione di tale eventualità venne costituito un Raggruppamento di manovra comprendente i GC. I/2, II/2, II/6, II/1, III/1 e III/9 integrato dal II/8 d'assalto su bimotori Potez 631 trasferito d'urgenza a Marignane. In tale attesa il 24 giugno la Francia cessava le ostilità e firmava un armi-

stizio con le potenze dell'Asse siglato definitivamente il 25 giugno. A quella data il quadro di battaglia delle unità dipendenti dal 2º Sottoraggruppamento Sud ampiamente rimangiato dai convulsi avvenimenti che si erano succeduti nel giro di due settimane, vedeva la seguente situazione:

GC. I/1 (Bloch 152) Agen, II/1 (Bloch 152) Valensole, III/1 (MS.406) Marignane, I/2 e II/2 (MS.406) Nimes/Courbessac, I/6 (Bloch 152) Avignon/Pujat, III/7 (D.520) Toulouse/Francazal, III/9 (Bloch 152) Le Luc, I/8 (Bloch 152) Aix les Milles assieme al II/8, III/8 (Bloch 152) Toulouse, II/10 (Bloch 152) a Toulouse/Blagnac con il III/10 a Francazal. GC. 13 (Sqd. 1/2/3/4) su Potez 63/11 a Nimes con le Sqd. 5/13 e 1/6 a Marignane.

I GC. III/2, I/3, I/4 erano stati trasferiti in Nord Africa (Orano) il giorno 24 mentre i GC. II/3, I/5, II/5 e III/6 si erano spostati dalla Francia meridionale ad Algeri con il GC. II/7 a Bona.

Era un po' il flusso e il riflusso che rispecchiava la confusa situazione che si era creata negli ultimi giorni del conflitto, fra i sostenitori ad oltranza della guerra e assertori convinti dell'armistizio, ordini e contrordini si erano susseguiti fra il comando dell'Armée de l'Air, quelli delle zone periferiche e dei settori operativi, i comandi di Raggruppamenti avevano ordinato gli spostamenti dal Nord Africa alla Francia e nel contempo quelli dalla Madrepatria ai Dipartimenti africani, quando fu tentato il possibile per salvare il salvabile trasferendo in zone più sicure i reparti più efficienti e dotati del materiale di volo più moderno.

Fra il 10 maggio e il 25 giugno, l'aviazione francese si era battuta con valore e determinazione in una situazione veramente difficile contro l'agguerrita Luftwaffe e la più prestante ed efficiente Regia Aeronautica. Erano state effettuate in 45 giorni oltre 10.000 missioni di guerra che avevano causato la morte di 166 piloti, la perdita di 320 apparecchi abbattuti dalla caccia e dalla Flak, la distruzione al suolo di 240 aeroplani e di altri 325 perduti per incidenti di vario genere. Complessivamente si erano persi 795 aerei in 45 giorni di lotta, con 724 aviatori caduti, 524 feriti, 220 dispersi, 131 prigionieri. Ma la battaglia che si era conclusa con la disfatta della Francia aveva coinvolto anche il B.E.F e la R.A.F. che aveva sofferto perdite molto gravi valutate in circa 400 fra caccia e bombardieri e la Forza Aerea dislocata sulla Francia era rientrata in Inghilterra con soli 72 caccia e 192 apparecchi da bombardamento e ricognitori: era quanto rimaneva dei circa 700 aerei inviati nell'autunno del 1939 sul territorio francese con la British Air Army Strike Force (B.A.A.S.F.).

Ma alle perdite degli alleati è necessario contrapporre quelle

non lievi subite dalla Luftwaffe assommanti, secondo fonti tedesche, a 2784 aerei di ogni tipo fra distrutti e danneggiati, così specificate:

Bombardieri	n. 976
Caccia	n. 579
(di cui circa 300 Bf. 109)	
Caccia/Bombardieri	n. 306
(di cui circa 200 Ju. 87)	
Distruttori	n. 187
Ricognitori tattici	n. 236
Trasporti	n. 242
Idrovolanti	n. 90
Aerei da collegamento	n. 67
Di questi aerei 366 risultavano abbattuti da apparecchi francesi cui erano da aggiungere altri 148 probabili. Nei dettagli le perdite tedesche e italiane comprendevano:	
Bf. 109	n. 208
Bf. 110	n. 44
He. 112	n. 2
Hs. 123	n. 7
Do. 17	n. 105
He. 111	n. 125
Ju. 86	n. 3
Ju. 52	n. 2
Ju. 88	n. 17
Ju. 87	n. 37
Hs. 126	n. 89
Fi 156	n. 2
Fiat BR. 20	n. 3
Fiat CR. 42	n. 5
TOTALE	849

*

L'armistizio firmato a Compiègne e la costituzione di un governo di interesse nazionale con a capo il Maresciallo di Francia Philippe Pétain, consentiva di stabilire un primo accordo con le potenze dell'Asse per il mantenimento di una forza militare in grado di salvaguardare gli interessi territoriali della Francia, dei Dipartimenti d'oltremare e dei territori sotto mandato fiduciario. Queste FF.AA. dovevano essere controllate da una commissione italo-tedesca affinché non venissero violati gli organici stabiliti e i compiti assegnati dagli accordi dell'armistizio.

Alla data del 30.6.1940, allorché venne sanzionata ufficialmente la decisione di sciogliere le FF.AA. francesi esuberanti agli organici fissati con le clausole armistiziali, la forza aerea da caccia dislocata fuori dei confini nazionali, si presentava come segue:

GC. III/2 (Curtiss H.75) Algeri/Maison Blanche, GC. I/4

(Curtiss H.75) Meknes, GC. I/3 (D. 520) Kaalat/Dijerda, GC. II/3 (D. 520) Relizane, GC. III/3 (D. 520) Relizane, I/4 a Casablanca, GC. I/5 e II/5 (Curtiss H.75) ad Algeri e Saint Denis du Sig, GC. III/5 (MS. 406) Bir Guernich, GC. III/6 (D. 520) Costantina, GC. II/7 (D. 520) e GC. I/9 a Oudna, GC. I/10 (MS. 406) Didecia. Il GC. I/7 su MS. 406 era a Estabel (Siria). Tutto il materiale era moderno.

Dopo 10 mesi di lotta l'aviazione francese cessava di combattere e veniva posta sotto stretto controllo militare da parte della D.K.B.W. e della C.I.A.F. (Commissione Italiana Armistizio Francia). Ma altre trasformazioni e spostamenti dovevano però verificarsi nei mesi successivi.

LA GUERRA AEREA SUL FRONTE OCCIDENTALE

Nel maggio 1940 l'indecisione e le perplessità in campo politico e diplomatico subivano ancora grande influenza e contraddizioni, per precisare e determinare l'indirizzo strategico e militare italiano, da tempo in evidente contrasto con la volontà politica di Mussolini che aveva già deciso l'intervento dell'Italia al fianco della Germania. Risultava del tutto evidente che la posizione internazionale di attesa dell'Italia, definita ufficialmente di «non belligeranza», altro non era che una precaria situazione di stallo e quindi come tale destinata a pendere per definirsi, prima o poi, in un atteggiamento stabilizzante e chiarificatore.

Alla Germania la «non belligeranza» italiana faceva molto comodo, come venne dichiarato dal Fuhrer in un telegramma a Mussolini per l'atteggiamento italiano al momento in cui attaccava la Polonia, ed il Reich ne traeva indubbi vantaggi militari e strategici, poiché imbrigliava notevoli forze francesi, provocava incertezza e inquietudini fra i governi anglo-francesi, favoriva da parte tedesca un concentramento di forze necessario per applicare lo «schwerpunkt», il punto di forza e di pressione su cui la Wehrmacht avrebbe esercitato la sua massima potenza offensiva al momento opportuno. Le misure adottate dall'Italia erano quelle consuete previste da tempo in caso di mobilitazione generale. In particolare per l'Aeronautica si trattava di applicare il disposto del P.R. 12 Bis (ipotesi di conflitto con Francia, Inghilterra con Jugoslavia ostile e Grecia e Turchia neutrali) che prevedeva lo schieramento della 1ª Squadra Aerea ad occidente e della 2ª ad oriente, integrate dai comandi aeronautici di Sardegna, Sicilia, Albania e della 3ª Squadra Aerea (settore centro-occidentale) con la IV ZAT (settore orientale), nonché di Libia e AOI che dovevano concorrere nelle zone di confine con le rispettive aliquote di Forze Aeree.

Accertata con sollievo la non predisposizione jugoslava a

partecipare al conflitto al fianco di Francia e Inghilterra, il P.R. 12 Bis venne modificato col P.R. 12 (Jugoslavia neutrale) e fu quindi necessario smobilitare l'atteggiamento offensivo verso oriente della 2ª Squadra Aerea (settore nord-orientale), della 4ª ZAT e dell'Albania (settore sud-orientale) e predisporre il rafforzamento del comando Aeronautica Sicilia, con l'invio di consistenti formazioni aeree da bombardamento e caccia della 2ª Squadra Aerea.

La vittoria tedesca ad occidente, delineatasi in tutta la sua vastità, fu determinante per modificare la posizione d'incertezza italiana e a far decidere a Mussolini l'intervento armato contro Francia e Inghilterra, con un breve preavviso di dichiarazione ufficiale di guerra a decorrere dal 5 giugno, giorno da cui doveva iniziare una specie di conto alla rovescia. In ottemperanza a tale decisione, il Capo di SMG illustrò in una conferenza tenuta ai comandanti delle FF.AA. l'atteggiamento da tenere secondo le direttive avute: «Stretta difensiva su tutti i fronti per terra e per aria, offensiva sul mare con siluranti e sommergibili». Era uno strano e inconcludente concetto strategico, che annullava quanto deciso in precedenza con piani offensivi e attacchi di sorpresa come i criteri più elementari della guerra moderna suggerivano e come tali attuati da tutte le nazioni da che guerra è guerra.

Soprattutto deludente fu per l'Aeronautica accettare tale discutibile concetto d'inazione, poichè i previsti attacchi di sorpresa in massa contro basi e piazzeforti nemiche, più volte programmati e pianificati, venivano disattesi e accantonati a favore di una condotta di guerra basata presumibilmente su una politica prudente e oculata, timida e reverenziale in aperta antitesi con i decisivi canoni d'attacco della «Blitz Krieg» tedesca.

All'inizio del giugno 1940 lo SM/RA attuava la fase preliminare di mobilitazione per trasformare l'apparato di pace della RA in uno strumento di guerra, applicando le direttive previste dal piano P.R. 12, con l'avvertenza stabilita dallo SMG di: «... riservare le FF.AA., specialmente l'Esercito e l'Aeronautica, per avvenimenti futuri - con una stretta difensiva per terra e per aria in tutti i settori». Veniva precisato inoltre che eventuali azioni aeree contro la Corsica dovevano essere attuate solo in caso di attività offensiva nemica dall'isola; non erano previste azioni su Alessandria e per eventuali attacchi contro Malta e Gibilterra bisognava attendere ordini successivi.

Lo schieramento aereo previsto per la R.A. dal P.R. 12 venne attuato alla vigilia dell'entrata in guerra e si presentava come segue:

Italia nord occidentale

1ª Squadra Aerea	Gen. S.A. Rino Corso Fougier — Milano
4ª Div. BT	Gen. D.A. Attilio Matricardi — Novara
43º Stormo BT su BR. 20	Col. pil. Luigi Questa — Cameri
98º Gruppo (Sqd. 240ª/241ª)	Magg. pil. Mario Tenti
99º Gruppo (Sqd. 242ª/243ª)	Ten. Col. pil. Ivo Ravazzoni
7º Stormo BT su BR. 20	Col. pil. Loth Bernardi — Lonate
4º Gruppo (Sqd. 14ª/15ª)	Magg. pil. Bruno Anerdi
25º Gruppo (Sqd. 8ª/9ª)	Magg. pil. Roberto Pagliochini — Ghemme
13º Stormo BT su BR. 20	Col. pil. Carlo de Capoa — Piacenza
11º Gruppo (Sqd. 1ª/4ª)	Magg. pil. Roberto Giannone
43º Gruppo (Sqd. 3ª/5ª)	Ten. Col. pil. Giulio Monteleone — Cascina Vaga
2ª Div. CT «Borea»	Gen.B.A. Silvio Scaroni — Caselle
3º Stormo CT su CR. 42	Col. pil. Fortunato Rolando — Novi Lig.
18º Gruppo (Sqd. 83ª/85ª/95ª)	Magg. pil. Ferruccio Vosilla — Novi Lig./Albenga
23º Gruppo (Sqd. 70ª/74ª/75ª)	Magg. pil. Tito Falconi — Cervere
53º Stormo CT su CR.42	Col. pil. Arrigo Tessari — Caselle
150º Gruppo (Sqd. 363ª/364ª/365ª)	Ten. Col. pil. Rolando Pratelli — Caselle
151º Gruppo (Sqd. 366ª/367ª/368ª)	Magg. pil. Carlo Calosso — Casabianca
6ª Div. BT (2ª Squadra Aerea)	Gen. D.A. Tullio Toccolini — Padova
16º Stormo BT. su Cant. 1007	Col. pil. Francesco Cutry — Vicenza
50º Gruppo (Sqd. 210ª/211ª)	Magg. pil. Raffaele Orsolan

51° Gruppo (Sqd. 212 ^a /213 ^a)	Ten. Col. pil. Antonio Marcucci
18° Stormo BT su BR. 20	Col. pil. Paolo Altan — Aviano
31° Gruppo (Sqd. 65 ^a /66 ^a)	Ten. Col. pil. Giuseppe Bordin
37° Gruppo (Sqd. 47 ^a /48 ^a)	Magg. pil. Pietro Lauri Filzi
47° Stormo BT su Cant. 1007	Col. pil. Giuseppe Lidonni (poi Col. pil. Scipione Tadè) — Ghedi
106° Gruppo (Sqd. 260 ^a /261 ^a)	Magg. pil. Angelo Manfredini
107° Gruppo (Sqd. 262 ^a /263 ^a)	Ten. Col. pil. Amedeo Paradisi
9° Gruppo CT (Sqd. 73 ^a /96 ^a /97 ^a) su CR. 42	Magg. pil. Ernesto Botto — Gorizia

Italia centro occidentale

3 ^a Squadra Aerea	Gen. S.A. Aldo Pellegrini — Roma
5 ^a Div. BT «Eolo»	Gen. B.A. Augusto Bonola — Viterbo
46° Stormo BT su SM.79	Col. pil. Umberto Nannini — Pisa
104° Gruppo (Sqd. 252 ^a /253 ^a)	Ten. Col. pil. Giorgio Porta
105° Gruppo (Sqd. 254 ^a /255 ^a)	Magg. pil. Galeazzo Ciano
9° Stormo BT su SM.79	Col. pil. Mario Aramu — Viterbo
26° Gruppo (Sqd. 11 ^a /13 ^a)	Ten. Col. pil. Italo Napoleoni
29° Gruppo (Sqd. 62 ^a /63 ^a)	Ten. Col. pil. Guglielmo Grand Jacquet
12° Stormo BT su SM. 79	Col. pil. Gennaro Giordano — Ciampino
41° Gruppo (Sqd. 204 ^a /205 ^a)	Magg. pil. Ettore Muti
42° Gruppo (Sqd. 206 ^a /207 ^a)	Magg. pil. Ademaro Nicoletti Altimari — Orvieto
8 ^a Brigata CT	Gen. B.A. Guglielmo Cassinelli — Ciampino
51° Stormo CT su G.50	Ten. Col. pil. Umberto Chiesa — Ciampino
20° Gruppo (Sqd. 351 ^a /352 ^a /353 ^a)	Magg. pil. Mario Bonzano
21° Gruppo (Sqd. 354 ^a /355 ^a /356 ^a)	Magg. pil. Giovanni Buffa
52° Stormo CT su G.50	Col. pil. Angelo Tessore — Pontedera
22° Gruppo (Sqd. 357 ^a /358 ^a /359 ^a)	Cap. pil. Giovanni Borzoni
24° Gruppo (Sqd. 360 ^a /361 ^a /362 ^a)	Ten. Col. pil. Eugenio Leotta — Sarzana
7° Gruppo Aut. Combattimento su Ba. 88 (Sqd. 76 ^a /86 ^a /98 ^a)	Magg. pil. Marcello Fossetta — Campiglia

Italia sud orientale

4 ^a ZAT	Gen. S.A. Eraldo Ilari — Bari
37° Stormo BT su SM. 81	Col. pil. Goffredo Gorini — Lecce (poi Col. pil. Angelo Banchieri)
54° Gruppo (Sqd. 219 ^a /220 ^a)	Magg. pil. Giuseppe Colavolpe
55° Gruppo (Sqd. 220 ^a /221 ^a)	Ten. Col. pil. Erminio Ermo
35° Stormo BM su Cant. 506/B	Col. pil. Enrico Grande — Brindisi
86° Gruppo (Sqd. 190 ^a /191 ^a)	Magg. pil. Luigi Marini
95° Gruppo (Sqd. 230 ^a /231 ^a)	Magg. pil. Giovanni Morbidelli
116° Gruppo Aut. BT su BR. 20 (Sqd. 276 ^a /277 ^a)	Ten. Col. pil. Giuseppe Sgarlata — Grottaglie

SARDEGNA

8° Stormo BT su SM. 79
32° Stormo BT su SM. 79
31° Stormo BM su Cant. 506/B
3° Gruppo Aut. CT su CR. 32
19° Gruppo Aut. Combattimento su Ba. 88
Sqd. OA 124^a su Ro. 37

SICILIA

3^a Div. BT/2^a Squadra Aerea
(Gen. S.A. Gennaro Tedeschini-Lalli)
11° Stormo BT su SM. 79
41° Stormo BT su SM. 79
34° Stormo BT su SM. 79
11^a Brigata BT
30° Stormo BT su SM. 79
36° Stormo BT su SM. 79
96° Gruppo Aut. BT su SM. 85/C
1^a Div. CT
1° Stormo CT su CR. 32/CR. 42
6° Gruppo Aut. CT su MC. 200
Sqd. OA. 30^a su Ro. 37 Bis

ALBANIA

38° Stormo BT su SM. 81
160° Gruppo Aut. su CR. 32
Sqd. OA. 120^a su Ro. 37 Bis

LIBIA

Settore Ovest

15° Stormo BT su SM. 79/SM. 81
33° Stormo BT su SM. 79
50° Stormo d'Assalto su Ca. 310/Ba. 65
13° Gruppo CT su CR. 32/CR. 42
1° Gruppo APC su Ca. 309

Settore Est

14° Stormo BT su SM. 81
10° Stormo BT su SM. 79
8° Gruppo CT su CR. 32
10° Gruppo CT su CR. 42
2° Gruppo APC su Ca. 309
26° Sqd. Sahariana su Ca. 309
Sqd. OA. 122^a, 136^a, 127^a, 137^a, su Ro. 37 Bis

EGEO

39° Stormo BT su SM. 81
163^a Sqd. Aut. CT su CR. 32
161^a Sqd. Aut CM. su Ro. 44

AOI

4° Gruppo Aut. Bis BT su SM. 81
25° Gruppo Aut. Bis BT su Ca. 133
26° Gruppo Aut. Bis BT su Ca. 133/SM. 81
27° Gruppo Aut. Bis BT su Ca. 133
28° Gruppo Aut. Bis BT su SM. 81
29° Gruppo Aut. Bis BT su SM. 81
44° Gruppo Aut. Bis BT su SM. 79
49° Gruppo Aut. Bis BT su Ca. 133
65/66^a Sqd. BT su Ca. 133
41^a Sqd. BT su Ca. 133
3^a Sqd SM/BT su Ca. 133
Sqd. 410^a/411^a/412^a/413^a CT su CR. 32/CR.42
110^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis
Nucleo Aerotrasporti AOI n. 25 aerei diversi

Comando Servizi Aerei speciali (C.S.A.S.)

Gruppi da trasporto
147° su SM. 75
148° su SM. 73
149° su SM. 82

615^a Sqd. su SM. 83

616^a Sqd. su SM. 74

I reparti dipendenti dai comandi d'aviazione Sicilia, Sardegna, Albania, Libia, Egeo e AOI verranno trattati più dettagliatamente con le relative descrizioni degli eventi bellici di rispettiva pertinenza.

Aviazione per l'Esercito (Esercitavia)

Alto comando FF.AA.

27^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Casabianca

121^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Airasca

131^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Capodichino

42^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Bari

I^o Gruppo Armate Ovest

33^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Mondovì/Bresso

I^a Armata

118^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Levaldigi

123^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Levaldigi

II C. d'Armata

132^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Levaldigi

III C. d'Armata

129^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis/Ca. 311 — Mondovì

6^a Armata

31^a Sqd. OA su Ro. 37 — Venaria Reale

34^a Sqd. OA su Ca. 311 — Cervere

I C. d'Armata

39^a Sqd. OA su Ro. 37 — Venaria Reale

IV C. d'Armata

40^a Sqd. OA su Ro. 37 — Venaria Reale

119^a Sqd. OA su Ca. 311 — Bologna

C. d'Armata Alpino

114^a Sqd. OA su Ro. 37 — Torino/Mirafiori

2^o Gruppo Armate Est

41^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Udine/Campoformido

113^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Udine/Campoformido

2^a Armata

32^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Udine/Campoformido

125^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Udine/Campoformido

38^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Gorizia/Merna

116^a Sqd. OA su Ro. 37 Bis — Gorizia/Merna

4^a Armata

24^a Sqd. OA su Ro. 37 — Verona/Boscomantico

35^a Sqd. OA su Ro. 37 — Verona/Boscomantico

36^a Sqd. OA su Ro. 37 — Padova

87^a Sqd. OA su Ro. 37 — Padova

34^a Sqd. OA su Ro. 37 — Parma

128^a Sqd. OA su Ro. 37 — Parma

8^a Armata

25^a Sqd. OA su Ro. 37 — Iesi

115^a Sqd. OA su Ro. 37 — Bologna/Panigale

28^a Sqd. OA su Ro. 37 — Lucca/Tassignano

29^a Sqd. OA su Ro. 37 — Arezzo

Aviazione per la R. Marina (Marinavia)

Comando Dipartimento Militare Alto Adriatico — Venezia

(Magg. pil. Delindo Cati)

4^a Sez. Costiera su Cant. 501 Pola/Puntisella

Comando Dipartimento Militare Marittimo Ionio/Basso Adriatico — Taranto

(Col. pil. Giuseppe Marini)

142^a Sqd. RM. su Cant. 501 — Taranto

145^a Sqd. RM. su Cant. 501 — Brindisi

171^a Sqd. RM. su Cant. 501 — Brindisi

3^a Sez. Costiera su Cant. 501 — Taranto

Comando Dipartimento Militare Marittimo Alto Tirreno — La Spezia

(Col. pil. Emanuele Moscone)

187^a Sqd. RM. su Cant. 501 — Cadimare/Spezia

141^a Sqd. RM. su Cant. 501 — Cadimare/Spezia

1^a Sez. Costiera su Cant. 501 — Cadimare/Spezia

Comando Dipartimento Militare Marittimo Basso Tirreno — Napoli

(Ten. Col. pil. Corradino Corrado)

182^a Sqd. RM. su Cant. 501 — Nisida

Complessivamente la R.A. schierava in linea su tutti i fronti i seguenti reparti:

Bombardamento

Terrestre n. 23 Stormi + 23 Squadriglie in AOI

Marittimo n. 2 Stormi

Tuffo n. 1 Gruppo

Assalto/Combattimento

n. 1 Stormo + 2 Gruppi

Caccia

Terrestre n. 6 Stormi + 8 Gruppi autonomi + 1 Sqd. Autonoma + 4 Sqd. in AOI

Marittima n. 1 Sqd. Autonoma

Osservazione Aerea n. 37 Sqdr. + 1 Sqd. in AOI

Ricognizione Marittima n. 19 Sqdr. + 4 Sezioni Costiere

Aviazione Presidio Coloniale n. 2 Gruppi

Aviazione Sahariana n. 2 Squadriglie

Trasporti n. 3 Gruppi + 2 Squadriglie + 2 Nuclei in AOI

La consistenza numerica suddivisa per tipi era la seguente:

Bombardamento: SM. 81 n. 234; SM. 79 n. 594; BR. 20 n. 219; Cant. 1007 n. 87; Cant. 506/B n. 95; SM. 85 n. 32; Ca. 310 n. 71. Totale n. 1332

Caccia, Assalto/Comb.: MC. 200 n. 156; G. 50 n. 118; CR. 42 n. 300; CR. 32 n. 294; Ro. 44 n. 25; Ba. 65 n. 154; Ba. 88' n. 113. Totale n. 1160

Ricognizione Marittima: Cant. Z 501 n. 202; IMAM-Ro. 43 n. 105. Totale n. 307

Aviazione Presidio Coloniale, Btg. Sahariano: Ca. 309 n. 74; Ca. 310 n. 8. Totale n. 82

Osservazione Aerea: Ca. 311 n. 145; IMAM-Ro. 37 n. 283; Ca. 309 n. 69. Totale n. 497

Totale generale R.A.: n. 3378.

L'AVIAZIONE FRANCESE

L'opera principale e capillare del Servizio Informazioni Militari per l'Aeronautica (S.I.A.) fu rivolta, a decorrere dal 1937, alla conoscenza approfondita dell'aviazione francese principale antagonista potenziale della R.A. ed in parte di quella jugoslava, che costituivano potenzialmente le due nazioni a diretto contatto col territorio italiano con cui era possibile intraprendere atti di guerra.

La struttura dell'Armée de l'Air dipendente dal Ministero dell'Aria comprendeva: un Gabinetto suddiviso in settore civile e settore militare, uno S.M. direttivo alle personali dipendenze del Ministro dell'Aeronautica e uno S.M. dell'Aeronautica.

Lo S.M. comprendeva 6 reparti e 5 ispettorati rispettivamente

per la difesa aero-terrestre, l'aviazione da caccia, la difesa A.A. territoriale, l'aviazione da bombardamento, l'aviazione da ricognizione e dell'Esercito (O.A.), l'aviazione della riserva, l'aviazione d'oltremare, l'ispettorato per le scuole. Diversi altri uffici e servizi si interessavano degli studi e ricerche, delle costruzioni aeronautiche, degli aeroporti, degli approvvigionamenti, del materiale di volo, delle telecomunicazioni, della sicurezza del volo, del personale civile e militare. Per i problemi ad alto livello vi era un Consiglio Superiore di Aeronautica.

Il territorio nazionale era suddiviso in 4 regioni aeree e ogni regione in 2 zone. La 5ª Regione Aerea aveva giurisdizione sui territori del Nord Africa con sede ad Algeri.

L'Aeronautica militare dopo lo scioglimento delle preesistenti Squadre Aeree avvenuto nel 1935, aveva la sua massima unità organica nella Divisione Aerea su 2/3 Brigate suddivise a loro volta su 2/3 Stormi. Ogni Stormo aveva in organico 2 gruppi su tre squadriglie da 12 aerei.

Le sedi di comando regionali erano le seguenti:

1º (Digione) con la 1ª Zona (Reims) e la 2ª (Digione)

2º (Parigi) con la 3ª Zona (Chartres) e 4ª (Parigi)

3º (Tours) con la 5ª Zona (Tours) e 6ª (Tolosa)

4º (Aix en Provence) con la 7ª Zona (Lione) e 8ª (Tolone).

L'aviazione per la Marina dipendeva direttamente dal Ministero della Marina Nazionale e si articolava in: aviazione imbarcata (su n.p.a. e GG.NN.) e aviazione costiera frazionata come segue: 1º Dipartimento Marittimo (Zona del Canale), 2º (Costa Atlantica), 3º (Provenza), 4º (Nord Africa). La difesa contraerea si divideva in Difesa A.A. territoriale con 3 brigate antiaeree, e Artiglieria A.A. dell'Armata su 7 reggimenti c.a. su 6 gruppi e una compagnia fotoelettrica ciascuno. Ogni gruppo disponeva di 3 batterie (12 pezzi) calibro standard da 75/60 per l'artiglieria campale e 90/50 per quella da posizione e della M. N.. Vi erano inoltre reparti da sbarramento con palloni ancorati.

Il materiale di volo, ad eccezione di pochi modelli veramente moderni e di eccellenti prestazioni presenti in poche centinaia di esemplari, era rappresentato per il 65% da velivoli superati per caratteristiche tecniche e belliche, poichè nonostante la realizzazione di numerosi prototipi di ottime qualità non era stato possibile standardizzare la produzione per contrasti politici, lungaggini burocratiche, difficoltà industriali e tecniche. Un piano quinquennale di sviluppo e ammortamento impostato l'8 giugno 1936 per bilanciare il riarmo tedesco, prevedeva un incremento produttivo di 1500 nuovi aeroplani, una difesa aerea territoriale, un'aviazione di supporto tattico, un aumento di gruppi aerei per la Caccia e il Bombardamento. Contemporaneamente venne stabilito un nuovo ordinamento

comprendente Divisioni, Brigate, Squadre, Raggruppamenti, Gruppi aerei d'armata e regionali d'appoggio terrestre.

Nel 1938 il piano venne modificato in 2378 aerei di 1ª linea e 2622 di 2ª linea, programmando una produzione di 400 aerei nel corso dell'anno, 1500 nel 1939, 1800 nel 1940 e il completamento del piano nel 1941. Incertezze, ritardi e lungaggini burocratiche fecero slittare i tempi di consegna e solo 733 aerei risultavano consegnati nell'agosto del 1939.

Il 1º.9.1939, allorché scoppiava la 2ª guerra mondiale, la consistenza dell'Armée de l'Air era rappresentata da 1370 aerei di 1ª linea così suddivisi:

Caccia: n. 600 aerei su 23 gruppi

Bombardamento: n. 260 velivoli su 33 gruppi

Ricognizione: n. 510 aeroplani su 14 gruppi

49 Sqd. da O.A. per l'Armée.

Il materiale di volo comprendeva velivoli moderni come Morane 406 e Curtiss 75/A1 che equipaggiavano 19 gruppi. Il resto del materiale comprendeva Potez 63, Nieuport 622, Spad 510, Dewoitine 501/510. Ancora più scadente la linea da bombardamento con Farman 221, Bloch 200/210, Amiot 143. La Ricognizione disponeva dei Potez 63/11.

L'ordinamento della caccia stabiliva l'organico del gruppo con 26 aerei su due squadriglie di 12 + 2 del Comando. All'inizio della guerra erano state costituite due Armate Aeree: 1ª con zona di giurisdizione Nord-Est; 3ª con competenza sulle Alpi e quindi interessante direttamente l'Italia.

La 1ª Armata Aerea si appoggiava al 2º gruppo di Armate est (3ª, 4ª, 5ª e 8ª), la 3ª al 3º Gruppo d'Armata (Alpi). Dalla 1ª Armata Aerea dipendevano i seguenti raggruppamenti: 22º Caccia — 2ª Divisione Aerea (1º Gruppo d'Armata Nord) comprendente la 9ª — B.E.F. (British Expeditionary Force), 23º Caccia — 6ª Divisione Aerea (2º gruppo d'Armata Est) con la 1ª e la 2ª, 25º Caccia — 3ª Divisione Aerea (con 3ª, 4ª, 5ª, 7ª). Il gruppo aereo «Alpi» comprendeva: 5 gruppi di caccia e una Sqd. regionale, 4 gruppi da bombardamento, 1 gruppo da ricognizione, una Sqd. da osservazione.

La componente aerea della R.A.F., denominata B.A.A.S.F. (British Advanced Air Striking Force), aggregata al B.E.F. era rappresentata da 4 Sqds. di Hurricane, 10 Sqds. da bombardamento su Fairey "Battle", 4 Sqds. da osservazione sul "Lysander" Westland, 4 Sqds. da ricognizione su Bristol "Blenheim". Complessivamente 340 aerei di ogni tipo e specialità al comando dell'Air Marshal A.S. Barrat.

Nella primavera del 1940 l'aviazione francese era aumentata a 197000 uomini rispetto ai 60000 dell'anno precedente, i raggruppamenti Caccia che avevano sostituito le brigate erano stati aumentati a 4 e distribuiti come segue: 23º (7ª Ar-

mata), 25º (9ª Armata), 21º (2ª Armata), 22º (Armata delle Alpi).

Poco prima dell'entrata in guerra dell'Italia venne disciolto il 25º Raggruppamento, il 22º venne assegnato alla zona operativa nord e costituito ex novo il 2º Raggruppamento Caccia Sud (8ª Squadra Aerea) al comando del Col. Robert con sede a Tolone e composto con i gruppi I/8, II/8, II/3, III/3, III/1, I/5, II/2, I/7, II/7.

Nel mese di maggio vennero trasferiti alla frontiera italiana i gruppi Caccia II/3 e II/6 (zona costiera), III/6, I/6 e II/9 (zona alpina); di riserva a Lyon/Bron dove si trovava in addestramento anche il gruppo polacco (Com.te Krepinsky) vennero assegnati i gruppi I/9 e I/10 provenienti dall'Algeria. Il materiale di volo comprendeva M.S. 409, Curtiss 75/A e D. 520 in fase di assegnazione a tre gruppi. La 3ª Zona operazioni aeree sud aveva competenza su tutti i reparti dell'Armée de l'Air dislocati nel settore Mediterraneo.

L'avanzata tedesca comportò lo spostamento al Nord di reparti del 2º Raggruppamento Caccia che alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia si era trasferito a Hyeres e contava inizialmente sui gruppi II/3 (Com.te Morlat) e Fayence, III/3 (Cap. Travers) a Salon, I/8 (Com.te Colin) a Hyeres e II/8 (Com.te D'Amecourt) a Marignane.

Il 24º Raggruppamento da Caccia (Ten. Col. de Turenne) posto in 2ª linea (sottoraggruppamento sud) con sede di comando a Marsiglia, comprendeva i gruppi: II/7 (Com.te Duriaux) a Luxenil e Chissay, I/3 (Com.te Thibandet) a Cannes, II/3 (Com.te Morlat) a Le Luc, I/6 (Com.te Tricaud) e II/9 (Com.te Rallet) a Marignane, III/9 (Com.te Vigner) a Lyon/Bron sede fra l'altro della Sdq. 5/13 (Cap. Perollaz) da Caccia notturna. Di riserva strategica erano il III/1 (Com.te Paoli) a Valence, III/6 (Com.te Stehlin) a Le Luc e II/9 (Com.te Vignier) a Satolas. Il materiale di volo comprendeva Bloch 152, Potez 63/11 e Dewoitine D. 520.

I gruppi da bombardamento comprendevano: II/35 a Briare, I/51 e II/51 a Le Luc, I/62 e I/63 a Orange, I/23 a Istres, I/31 e II/31 a Lezignan, I/21 e II/21 ad Avignone, I/11 e II/11 a Orange, II/57 a Valence.

Lo sfondamento della Maginot a nord, la minaccia di accerchiamento fra Dunkerque e Calais provocarono una grande confusione sconvolgendo le zone di competenza, l'orientamento dei reparti, le basi d'impiego e i settori d'intervento. Numerosi reparti del settore Mediterraneo vennero spostati a N.E. della Francia rimanendo in parte travolti dall'avanzata germanica al punto che i gruppi I/3, II/3 e II/8 non trovarono soluzione migliore che trasferirsi su basi inglesi.

L'entrata in guerra dell'Italia comportò uno schieramento d'emergenza dei gruppi I/6 a Marignane, III/9 a Lyon/Bron.

III/6 a Le Luc; i gruppi da bombardamento si basano come segue: II/11 a Orange, I/23 a Istres, I/25 a Lezignan. I Reparti da ricognizione rimangono invece nelle loro basi di Valence (II/14) e S. Etienne.

Un gruppo misto da caccia-ricognizione era da tempo schierato sulle basi della Corsica di Calvi, Campo dell'Oro e Alto.

Il materiale di volo con cui erano dotati i reparti schierati alla frontiera italiana poteva considerarsi moderno ed efficiente, e comprendeva caccia MS. 406, Bloch 152 e D. 520 (assegnato ad iniziare dal mese di aprile 1940), per il bombardamento vi erano bimotori LeO. 451 e Potez 63/11; altri aerei eterogenei erano nei servizi ausiliari: collegamenti, osservazione, addestramento, soccorso marittimo.

Complessivamente il SIA accertò la presenza sui campi della Provenza e del Delfinato di 160/180 aerei di 1ª linea, una quarantina in Corsica. (I reparti sui possedimenti del Nord Africa (Tunisia, Algeria e Marocco) verranno trattati nel contesto delle operazioni svoltesi in Libia ad iniziare dal 10.6.1940).

Le direttive d'impiego della 1ª Squadra Aerea (Gen. S.A. Rino Corso Fougier) prevedevano attacchi con bombardieri e caccia su obiettivi militari e industriali del fronte occidentale alpino entro i limiti segnati dal 5º meridiano Est di Greenwich, dal 45°20' parallelo Nord per un settore di competenza fissato con la Luftwaffe 50 km sud di Lione e sino alla confluenza geografica stabilita per la Regia Aeronautica italiana per tutta la zona a S.O. della linea di demarcazione fissata con le autorità tedesche.

Per la 3ª Squadra Aerea (Gen. S.A. Aldo Pellegrini) che aveva il compito di difendere il litorale tirrenico da La Spezia a Littoria da eventuali incursioni provenienti dalla Corsica o dalla Francia meridionale e di concorrere con proprie formazioni ad effettuare missioni offensive su Corsica e Francia del Sud in collaborazione con la 1ª Squadra Aerea, non sussistevano limiti territoriali se non quelli previsti nella sfera di competenza operativa dell'Unità.

La 3ª Squadra Aerea che aveva stabilito un comando tattico avanzato presso la Scuola di Applicazione Aerea delle Cascine di Firenze, trasferendo parte del comando da Roma - sede di Via Piemonte - disponeva di 8 aeroporti operativi in Liguria, Toscana e Lazio.

L'Aeronautica della Sardegna (Gen. D.A. Ottorino Vespi gnani) con sede di comando a Cagliari, aveva il compito di neutralizzare eventuali minacce provenienti dalla Corsica e dall'Africa del nord (Tunisia/Algeria) e di concorrere con i propri reparti a missioni offensive sulla Corsica e in Tunisia. Uno dei compiti più importanti assegnato ai reparti di Mari-

navia/Sardegna consisteva nell'effettuare esplorazioni a grande raggio sui mari attorno all'isola ed alla Corsica, nel Golfo del Leone, sul canale di Sardegna fra Capo Teulada e Capo Bon e a N.O. sino alle Baleari incluse.

L'Aeronautica della Sicilia (Gen. D.A. Adriano Monti) era stata rinforzata da formazioni della 2ª Squadra Aerea provenienti dal Veneto, e conseguentemente la nuova situazione aveva determinato l'assegnazione di comando al Gen. S.A. Gennaro Tedeschini-Lalli e la destinazione del Gen. Monti ad altro incarico presso il Ministero.

La responsabilità dei reparti dislocati in Sicilia verteva sulla difesa dell'isola da eventuali attacchi provenienti dalla Tunisia per ciò che riguardava le forze francesi e da Malta per la Royal Air Force, considerando obiettivamente il duplice confronto che doveva affrontare l'Aeronautica della Sicilia nell'ambito dei suoi compiti operativi; esplorazioni sul canale di Sicilia con la R.M. e sino alla confluenza con la zona di sorveglianza di Marina/Sardegna completavano il programma di guerra unitamente allo svolgimento di missioni offensive su obiettivi della Tunisia e dell'Algeria.

Il comando Aeronautica della Libia (Gen. S.A. Felice Porro) doveva ugualmente svolgere una doppia attività bellica operando con i settori ovest (Tunisia) contro le forze aeree francesi e ad est (Egitto) contro la RAF.

L'eventualità di ingenerare errori ed equivoci di identificazione ottica fra velivoli italiani e francesi, aventi ambedue tricolori ad andamento verticale sui timoni direzionali con fasce che riportavano cromaticamente almeno due colori uguali (rosso/bianco), consigliò lo SM/RA ad adottare d'urgenza sin dai primi giorni di guerra una diversa insegna nazionale d'identificazione, consistente nel modificare con l'aggiunta di due fasce orizzontali di colore bianco la banda centrale del tricolore, disegnando in tal modo una croce bianca che riproduceva in grande quella dei Savoia esistente sullo stemma ufficiale dello Stato italiano posto al centro della fascia bianca del tricolore, croce bianca visibile otticamente a grande distanza. Rimasero inalterati i contrassegni alari con il cerchio nero e i 3 fasci.

Al proposito venne emessa l'ordinanza n. 13842 del 12.6.1940 SM/RA.

La varietà di obiettivi francesi da attaccare non presentava nella zona di confine particolari motivi di interesse bellico, poichè le industrie di una certa importanza nell'economia di guerra della Francia erano situate nella zona di Lione o in quella di Marsiglia (zona industriale/commerciale); gli obiettivi militari comprendevano i porti e gli aeroporti della zona occidentale, suddivisi nei settori alpino e marittimo e fra i porti il più importante da un punto di vista militare era quel-

lo di Tolone col suo ben attrezzato arsenale. Numerosi ma non eccessivamente attrezzati gli aeroporti della Provenza, ad eccezione di alcuni importanti campi fra cui Salon, Marignane, Istres, S. Raphael du Var. Molto più vasta la gamma degli obiettivi militari della zona alpina di confine consistenti però in opere fortificate, ridotte corazzate, forti, su cui era difficile ottenere col solo bombardamento in quota apprezzabili risultati.

Le operazioni di guerra iniziarono alle prime ore del giorno 11 e si manifestarono da parte italiana con voli di ricognizione sulle zone interessate in ossequio a quanto stabilito dallo Stamage (Stato Maggiore Generale) sulla strategia di guerra da adottare. La ricognizione marittima esplorò la zona a sud, nord-ovest e nord della Sardegna spingendosi sino alla Tunisia, Tolone, Sfax, Biserta e arrivando sin nei pressi di Algeri. Non ci furono scontri con caccia francesi e non si registrò alcuna perdita.

Diversamente dall'atteggiamento italiano cauto e prudentiale fu quello inglese, poiché, sin dal primo giorno di guerra, il Primo Ministro inglese Winston Churchill prese la decisione di attaccare e colpire duramente l'Italia. Al proposito ci furono delle intese per una collaborazione tecnica con le autorità francesi circa il rifornimento dei bombardieri della RAF e l'uso di aeroporti trampolino della Provenza, ma le proposte inglesi cozzarono contro una certa ostilità da parte del Primo Ministro francese Reynaud e di quello della Guerra Gen. Weygand. Meno ostile la Marina Nationale che aveva programmato con la F.A.A. una scorreria contro Genova con la squadra incrociatori dell'Ammiraglio Duplat appoggiato da aerei "Swordfish", perplesso e contrario in linea di principio era anche il Capo di S.M. dell'Armée de l'Air Gen. Vuillemin che temeva ritorsioni italiane. Non condivideva però i timori e le indecisioni francesi Winston Churchill, il quale da sempre personale fautore del «tanto peggio tanto meglio», aveva da tempo predisposto le necessarie misure per coinvolgere, volente o nolente, la Francia a misurarsi con l'Italia, per sostenere certi avvenimenti e dare un concreto significato pratico all'alleanza militare che la legava all'Inghilterra.

Nel pomeriggio dell'11 giugno, in ossequio alla politica offensiva di Churchill, giungevano a Salon en Provence i primi bombardieri "Wellington" destinati ad attaccare l'Italia. I bimotori provenivano dall'aeroporto di Newmarket ed appartenevano al 99° Bomber Squadron. Il loro compito era di attaccare le officine aeronautiche Caproni di Taliedo vicino Milano. Poiché nel corso della giornata non si erano registrati da parte italiana attacchi aerei ed episodi di politica offensiva ed ostile nei confronti della Francia, i francesi ne

trassero la convinzione che la situazione generale avrebbe potuto mantenersi in una politica di prudente cautela quale gli italiani avevano evidentemente instaurato e che i responsabili francesi non desideravano affatto alterare. Alla sera dell'11 quando i bombardieri inglesi si apprestavano a decollare per la loro prima missione d'attacco sull'Italia, i francesi sbarrarono improvvisamente le piste e misero soldati armati nei pressi dei bimotori "Wellington" per impedirne il decollo.

In tale difficile situazione e visti inutili i tentativi inglesi di ottenere diplomaticamente via libera, venne avvisato della situazione creatasi il comando Bombardieri di York e Churchill in persona ordinò di aggirare il problema facendo partire direttamente dall'Inghilterra altri bombardieri per colpire l'Italia. Vennero prescelti 36 bombardieri "Withley" appartenenti a cinque Squadrons (10°, 51°, 58° 77° e 102°) che decollarono dai campi dello Yorkshire diretti verso l'aeroporto di Guernesey, una delle isole inglesi del Canale del Golfo di St. Malò, per uno scalo tecnico. Gli obiettivi dell'attacco erano questa volta gli stabilimenti Fiat di Torino.

Il carico di bombe venne volutamente ridotto per favorire un maggiore quantitativo di carburante considerando che la missione da svolgere era ai limiti dell'autonomia operativa. Le cattive condizioni del tempo incontrate lungo la rotta e la non eccessiva esperienza di navigazione notturna degli equipaggi, consigliarono il rientro in Inghilterra di una ventina di bombardieri. Gli altri alla spicciolata raggiunsero Torino e dintorni e sganciarono le bombe senza eccessive preoccupazioni di mira causando una quindicina di morti e una trentina di feriti. Lo scopo di Winston Churchill era stato raggiunto e il dado era ormai tratto!

La prossima mossa toccava ora all'Aeronautica Italiana. Il giorno 12 mattina, ricognitori della 1ª Squadra Aerea accertavano la presenza di reparti aerei negli aeroporti della Provenza e di caccia sui campi di Cuers, Fayence, Cannet e Le Luc e la R.A. passò all'offensiva. Bombardieri SM. 79 del 32° Stormo attaccavano Biserta provocando notevoli danni alla base navale; altri bombardieri colpivano gli aeroporti di Kairouan, l'idroscalo di Karouba e il campo d'aviazione di Sidi Ahmed causando incendi e distruzioni al materiale di volo ed alle attrezzature. Alcuni aerei vennero danneggiati dal tiro contraereo. Nella stessa giornata, BR. 20 del 13° Stormo BT decollati da S. Damiano di Piacenza attaccavano Tolone.

L'incursione inglese venne annunciata alla popolazione italiana da un comunicato che non precisava la nazionalità degli aerei che avevano colpito Torino: si credeva che erano presumibilmente francesi. Il comunicato precisava solo che

nella notte del 12 giugno fra le ore 01.30/02.45, bombardieri nemici avevano attaccato Torino colpendo impianti industriali della Fiat, il raccordo ferroviario di Mirafiori, il gazometro di Via Priocca che s'incendiava e la zona popolare di Porta Palazzo causando 15 morti e 30 feriti fra la popolazione. La stessa notte altre incursioni compiute da aerei francesi si registravano a Roma, Gaeta, Livorno, La Spezia, Genova, Piacenza e Milano.

Nella mattinata del 13 il comando della 1^a Squadra Aerea programava quindi una serie di attacchi sui campi di Fayence e Hyeres da parte di CR. 42 dei gruppi Caccia 23^o e 151^o, attacchi necessari a neutralizzare eventuali pericoli di caccia sulla rotta dei bombardieri del 13^o Stormo (Col. Carlo De Capoa) che avevano in programma nella stessa ora un attacco su Tolone. L'azione si svolse regolarmente con attacchi di sorpresa e sui due campi vennero incendiati o danneggiati una ventina di aerei francesi, mentre due caccia avversari, trovati in volo nelle vicinanze dei campi attaccati, vennero rapidamente abbattuti in combattimenti aerei dai biplani Fiat.

I BR. 20, decollati con un certo ritardo sul previsto a causa di scarsa visibilità sui campi di Piacenza e Cascina Vaga, giunsero quindi in ritardo sull'ora stabilita sulla zona senza trovare i caccia di scorta ad attenderli come previsto e proseguirono isolatamente la missione.

Nei pressi di Tolone i bimotori Fiat vennero attaccati da caccia francesi che incendiavano due BR. 20, costringendo gli equipaggi, che avevano anche dei feriti a bordo, a lanciarsi col paracadute nella zona di Hyeres. Durante la discesa gli aviatori italiani venivano fatti segno da terra a tiro di fucileria in dispregio alle norme internazionali sul comportamento dei belligeranti che si lanciavano col paracadute per salvataggio, norme sottoscritte anche dalla Francia. Rimanevano uccisi e feriti alcuni piloti e specialisti mentre i superstiti aviatori atterrati incolumi venivano assaliti e barbaramente linciati da turbe di civili e gendarmi. Solo uno specialista atterrato in un giardino veniva salvato dal coraggioso contegno di una donna. Un pilota che aveva tentato a nuoto di avvicinarsi alla riva, dopo essersi salvato col paracadute, veniva ucciso a fucilate da un gendarme. Un altro BR. 20 ammarava di fronte a Capo Noli e si salvavano solo due componenti dell'equipaggio mentre gli altri, feriti, scomparivano nell'affondamento del bimotore.

Complessivamente ci furono 3 bombardieri perduti, 9 morti e 4 feriti appartenenti tutti al 43^o Gruppo BT. (Ten. Col. Giulio Monteleone).

Venivano decorati di M.O.v.m. alla memoria l'Av. Sc. motorista Giovanni Bonanno della 172^a Sqd. R.S.T. e il S.M. pi-

lota Giuseppe Goracci della 3^a Sqd. da bombardamento (43^o Gruppo/13^o Stormo BT) che aveva contribuito con l'equipaggio del BR. 20 ad abbattere un caccia nemico. Lanciatosi ferito e ustionato dall'aereo in fiamme veniva assalito a terra da un'orda inferocita e ucciso a colpi di bastone. Moriva da soldato gridando «Viva l'Italia». Aveva appena 23 anni.

Nella stessa giornata SM. 79 dell'Aeronautica della Sicilia attaccavano nuovamente gli aeroporti di Tunisi; aerei dell'Aviazione della Libia si spingevano in profondità verso Gabes, Ben Gardane, Medenine da cui non rientrava un CR. 42 del 13^o Gruppo CT (Magg. Secondo Revetria).

L'aviazione francese compiva altre incursioni lanciando bombe su Albenga, Finalmarina e S. Remo.

La giornata del 14 giugno segnò un rincrudirsi della lotta da parte francese con una provocatoria missione offensiva su Genova e Vado Ligure compiuta da unità navali francesi partite da Tolone nella serata del 13. Si trattava degli incrociatori «Algerie», «Foch», «Dupleix» e «Colbert» al comando dell'Ammiraglio Duplat con la scorta di 11 CC.TT. delle Squadriglie 3^a, 5^a e 7^a. La squadra navale venne rilevata nella mattinata del 14 da caccia D. 520 e da Fairey «Swordfish» della F.A.A. dislocati in Provenza e provenienti da Gibilterra e fu preceduta nella notte da bombardieri LeO. 451 che dovevano attaccare il campo di Novi Ligure per impedire il decollo di aerei preposti alla difesa di Genova. Le navi francesi, approfittando di una forte foschia gravante sul golfo di Genova, si portarono sino a 10 miglia dalla città e spararono circa 500 granate da 203 e 152 mm nella zona portuale senza peraltro provocare gravi danni. Ci furono 15 morti e una trentina di feriti compresi anche quelli di Savona e Vado Ligure che ugualmente avevano subito il tiro nemico. Il C.T. «Albatros» venne colpito da batterie costiere ed ebbe 12 morti. Altre navi francesi vennero dirottate dal coraggioso intervento della vecchia Torpediniera «Calatafimi». Completò il panorama della giornata una serie di incursioni su Cagliari/Elmas dove ci furono 6 morti e 30 feriti fra il personale della R.A. e il danneggiamento di 7 ricognitori Cant. 501/506 sull'idroscalo. Attacchi minori si verificarono su Genova, Milano, Firenze, Marghera, Livorno, Albenga, Savona ed infine su Roma dove vennero lanciati solo manifestini propagandistici del seguente tenore: «Il Duce ha voluto la guerra, eccola! La Francia non ha niente contro di voi, fermatevi! La Francia si fermerà». Ci fu l'intervento della difesa contraerea che causò alcuni morti e feriti. Tre aerei nemici risultavano abbattuti dalla difesa aerea di Genova.

L'attività delle R.A. durante la giornata venne completata da missioni di ricognizione ad alta quota sulle zone alpine, tuni-

sine, provenzali. L'unica tentata missione offensiva risoltasi senza nulla di fatto venne messa in atto dal 105° Gruppo BT del 46° Stormo (Col. Umberto Nannini) di Pisa/San Giusto, che aveva decollato nel tentativo di intercettare nel mar Ligure le navi francesi provenienti dall'attacco a Genova. Ma la foschia ostacolò notevolmente le ricerche in mare e fu necessario rientrare a Pisa senza alcun risultato. Partecipò alla missione anche il Ministro degli Esteri Conte Ciano, che ricopriva nominalmente il comando del 105° Gruppo Bombardieri col grado di Maggiore pilota, comando che in realtà era del comandante titolare Ten. Col. Cadringer.

Le perdite sofferte dai BR. 20 del 13° Stormo BT indussero a seria valutazione il pericolo dei caccia nemici ed il comando della 1ª Squadra Aerea decise una missione di neutralizzazione decisiva del potenziale pericolo, programmando per il giorno 15 una massiccia incursione di mitragliamento raso terra sui campi della Provenza.

Vennero assegnati a tali missioni il Gruppo caccia 150° (Sqd. 363ª/364ª/365ª) con 27 CR. 42 suddivisi in due scaglioni al comando del Col. Arrigo Tessari (53° Stormo CT) e del Ten. Col. Rolando Pratelli comandante del 150°, incaricati rispettivamente dell'attacco e della scorta con inversione successiva dei ruoli. Obiettivo dell'attacco il campo di Cuers Pierrefeu. L'altra missione veniva affidata al 3° Stormo CT (Col. Fortunato Rolando) con la partecipazione del 23° Gruppo (Sqd. 70ª/74ª/75ª) del Magg. Tito Falconi e del 18° Gruppo (Magg. Ferruccio Vosilla) con le Sqd. 83ª/85ª/95ª; complessivamente altri 50 CR. 42 che dovevano alternarsi nei ruoli di attacco e scorta. Obiettivo del 3° Stormo l'aeroporto di Cannes.

Le due missioni dovevano svolgersi quasi alla stessa ora fra le 13.00/13.10 con la partecipazione di 77 CR. 42 che dovevano decollare dai campi di Albenga, Cervere, Novi Ligure. L'attacco di caccia si svolse con grande regolarità ed ebbe come risultato la distruzione sui campi di una quarantina di caccia dell'Aeronavale, del GC. I/6 e II/54 fra Bloch 152, Potez 63/11 ed altri tipi. Un ottimo risultato ottenuto con celerità e precisione che venne ostacolato parzialmente dalla caccia francese che si gettò animosamente nella mischia decollando dai campi di Fayence e Le Luc. Per la prima volta i caccia italiani dovettero constatare, loro malgrado, l'efficienza distruttiva dei nuovi caccia Dewoitine D. 520 dotati di preciso e micidiale cannone Hispano Suiza da 20 mm, e la più elevata velocità e maneggevolezza delle macchine francesi. Nei combattimenti che si verificarono, venne abbattuto il Cap. Nino Caselli comandante la 365ª Sqd. CT e danneggiato gravemente un altro CR. 42 del 150° costretto ad atterrare sul campo di Cuers. 4 caccia Bloch 151 risultavano ab-

battuti dai piloti italiani.

Anche il 3° Stormo ingaggiava combattimento perdendo subito il Ten. Luigi Filippi comandante la 75ª Sqd. che però riusciva a lanciarsi col paracadute, mentre da parte avversaria due Bloch andavano perduti. Successivamente era la volta del 18° Gruppo a scontrarsi con i piloti francesi perdendo nel confronto due velivoli ma abbattendo, secondo le segnalazioni dei piloti, tre avversari. Tre CR.42 risultavano gravemente danneggiati con feriti fra i piloti. Altri due aerei ancora si danneggiavano in atterraggio a Villanova d'Albenga a causa del terreno scivoloso del campo. Nella serata non rientrava a Cameri un BR. 20 da ricognizione della 172ª Sqd. RST che secondo notizie francesi era stato attaccato a largo di Cannes da caccia del II/GC.6 e abbattuto. Venivano catturati il comandante la 172ª Cap. Giorgio Parodi e altri due componenti l'equipaggio che si erano lanciati col paracadute. Due feriti dell'equipaggio rimasti a bordo perivano nella caduta dell'aereo. La giornata registrava quattro morti, tre feriti, sei dispersi nel personale dei caccia, bombardieri e ricognitori.

Complessivamente nei combattimenti del giorno 15 andavano perduti 5 CR. 42, un SM. 79 e un BR. 20/M per attacchi di caccia francesi (4 CR. 42 e il BR. 20 venivano abbattuti da un solo pilota francese dotato di D. 520 - NdA). I velivoli perduti per incidenti erano 5 di cui tre del 53° Stormo e due del 3°. Un CR. 42 del 53° Stormo (Sqd. 366/7), con ancora a bordo il pilota con paracadute semiaperto, venne ritrovato il 22.7.1940 alla foce del Thuras (nei pressi di punta Marini - NdA). Le perdite francesi ammontavano ad una quarantina di aerei incendiati e abbattuti. Nella serata aerei del 46° Stormo BT attaccavano i campi di Ajaccio, Calvi, Alesan, Ghisonaccia. Dalle missioni non rientrava un SM. 79. L'ultima incursione nella giornata venne compiuta da aerei francesi Martin (poi denominati bimotori Maryland) che attaccavano Tripoli causando la morte di 3 libici e altri 22 feriti.

16 giugno — Crociere esplorative vennero effettuate su tutti i settori operativi seguite da attacchi di bombardieri sull'aeroporto tunisino di Menzel Tmir e su quello corso di Campo dell'Oro; mitragliamenti su aeroporti della Corsica vennero effettuati da bimotori Ba. 88 del 5° Stormo/7° Gruppo da Combattimento/Assalto (Magg. Marcello Fossetta) e vennero colpiti aerei e attrezzature sui campi di Gotta, Portovecchio, Travo e Ghisonaccia. Nella serata nuovo attacco in Tunisia di bombardieri marittimi Cant. 506 nel porto di Biserta che attaccavano anche, senza accertarne i risultati, un sommergibile avvistato nel Canale di Sardegna.

Bombardieri francesi compivano incursioni su Savona perife-

ria colpendo un ponte ferroviario sul Letimbro, e un attacco alla raffineria ANIC di Livorno. A Savona città si lamentava un morto e un ferito.

Sul fronte alpino si era registrato anche un attacco nemico sugli apprestamenti militari del Monte Grammondo. La RAF dal canto suo attaccava Milano, Torino e Genova senza particolari risultati. Anche l'idroscalo di Elmas veniva attaccato da aerei provenienti dalla Tunisia con la distruzione di 6 Cant.501, la perdita di 7 avieri e con 12 feriti fra specialisti e piloti rifugiatisi in una aviorimessa durante l'incursione.

Altre incursioni si verificavano nella notte sui centri della Liguria, fra cui San Remo, e del Piemonte: Cuneo, Alba, Mondovì. Limitati i danni e nessuna vittima fra le popolazioni. Il giorno 17 giugno la ricognizione svolgeva le consuete missioni di sorveglianza e controllo coadiuvata sui fronti terrestri dai velivoli di Esercitavia Ro. 37 e Ca. 311.

Venivano attaccate zone d'interesse militare in Tunisia e in Corsica. Non rientravano dalle missioni un G.50, un CR. 42, un Cant. 506 presumibilmente perduti per danni meccanici, mentre andavano f.u. tre MC. 200 del 54° Stormo CT caduti per incidenti su Cesana, Aosta e Caselle torinese. Nella notte incursioni nemiche su Albenga, Genova, Villanova. Ad Albenga risultavano colpite le caserme «Piave» e «Garibaldi», l'infermeria presidiaria di Capochiesa e una batteria della difesa A.A.. Leggermente danneggiate le attrezzature del campo. 5 morti e 11 feriti. Due aerei venivano abbattuti dalla MACA e dal treno armato «RM/2-5».

18 giugno — Ricognizione a largo raggio in Tunisia, Algeria, Francia meridionale e missioni dell'O.A. sull'arco alpino di fronte alle posizioni della 1ª e 4ª Armata del Gruppo Armate Ovest. La DICAT segnalava passaggi e modeste incursioni di aerei nemici su Cagliari, Livorno, Savona, La Maddalena e Albenga. Veniva concordata una tregua nel settore delle Alpi Marittime della durata di 4 ore. Nella serata incursioni nemiche nella zona di Cuneo, Fossano, Mellea (Nord di Centallo), Ospedaletti e Borgioverezzi. Pochi danni e qualche ferito fra la popolazione.

19 giugno — Attacco notturno di SM. 79 del 36° Stormo BT (Col. Carlo Drago), su Biserta. Nella mattinata attacchi sulla Corsica di bombardieri del 9° Stormo BT (Col. Mario Aramu) decollati da Viterbo e da Pisa; colpiti i campi di Calvi, Ajaccio, Borgo, Ghisonaccia e Campo dell'Oro. I trimotori venivano scortati da G. 50 del 52° Stormo CT (Col. Angelo Tessore) decollati da Pontedera. Missione offensiva di Ba. 88 sui porti di Bonifacio e Portovecchio con lancio di bombe e spezzoni; alcuni Breda risultavano colpiti dal tiro contraereo. Due velivoli bimotori si danneggiavano per atter-

raggi di fortuna dovuti a guasti meccanici.

Incursioni di bimotori Martin su Bir el Bhera e Zuara in Libia e 5 bombe lanciate a Punta Albaro vicino Genova e sul torrente Stura da un isolato aereo francese. Mitragliamento di automezzi sulla strada statale nei pressi di Castel d'Appio (Ventimiglia) e alcune bombe sganciate fra Finalmarina e Diano Marina, Bordighera e Ventimiglia. Nessun ferito e pochi danni. Attacco di sorpresa di bombardieri sul campo di Alghero e nella zona di Torralba (Sassari). Due aerei da caccia danneggiati, colpita la palazzina comando e un'aviorimessa. Nessuna vittima fra il personale del campo.

20 giugno — Attività esplorativa tattica e strategica fra il confine alpino e il golfo del Leone, in Corsica, Tunisia e Algeria. Incursione su Biserta di Cant. 506 dell'86° Gruppo da B.M. da cui non rientrava un idro non rintracciato nonostante le ricerche effettuate in mare. Nella zona di Ceriale (Savona) veniva ritrovato un relitto di aereo francese colpito probabilmente durante una delle ultime incursioni.

21 giugno — In concomitanza con l'evoluzione della situazione militare in Francia, il frettoloso imbarco del B.E.F. verso l'Inghilterra, il collasso dell'Esercito francese e le insistenti voci di una resa della Francia, veniva diramato l'ordine per una offensiva generale in cielo e in terra delle FF.AA. italiane.

L'azione incerta dello SMG e la fretta dell'intervento col non predisporre con la dovuta oculatezza e le necessarie garanzie condizioni d'impiego più lineari per le FF.AA. italiane, tali comunque da non suscitare risentimenti, equivoche interpretazioni di comodo che si manifestarono inficiando sacrifici e sforzi del soldato italiano, fu uno degli errori psicologici più gravi, politicamente commessi al momento dell'entrata in guerra dell'Italia nel giugno 1940.

Vi erano al proposito alcune valide alternative che vennero disattese e accantonate per mancanza di lungimiranza psicologica, con garanzie insite in un piano predisposto dallo SM/RE su invito dell'OKW e consistenti nella possibilità per l'Italia di partecipare direttamente all'Operazione «Sichelschnitt» al fianco della Wehrmacht con una armata di formazione forte di 10/15 divisioni che la Germania s'impegnava ad armare ed equipaggiare con lo standard qualitativo delle sue unità di fanteria, e a fornire inoltre mezzi corazzati, automezzi, apparati radio.

Tale stato di cose, conosciuto dall'OKW attraverso il promemoria dello Starnage firmato Badoglio e consegnato dal Gen. Cavallero a Berlino, voleva significare, con l'interessamento concreto della Germania, un primo decisivo passo per una modernizzazione dell'Esercito italiano.

Il piano « Porta Burgundica » prevedeva un attacco nel settore di Belfort affidato all'armata italiana, l'irruzione attraverso la valle del Rodano e l'aggiramento delle difese alpine col crollo dell'Armata francese delle Alpi del Gen. Orly.

Era indubbiamente una eccellente possibilità che si offriva all'Italia affrontando direttamente l'esercito francese ancora in pieno possesso della sua capacità combattiva, che ci avrebbe evitato l'ingiusta e immeritata accusa di attacco a tradimento che venne gratuitamente affibbiata all'Italia per il suo modo d'agire.

Il piano, nonostante l'approvazione di Mussolini, venne accantonato da Badoglio e quando questi interpellato su precisa richiesta del Maresciallo Graziani, all'epoca Capo di SM/RE, per metterlo in atto per i necessari accordi tecnici con l'OKW, il Capo di SMG rispose negativamente e tutto cadde nel nulla!

Nella posizione di attesa che doveva preludere allo sviluppo dei risultati dell'offensiva tedesca in occidente, venne a mancare il tempo per predisporre i necessari preparativi ed in tal modo l'Italia, sulla scia delle vittorie germaniche, decise la propria partecipazione, ovviamente di calcolo, al fianco del Reich.

Il fronte delle Alpi però si presentava ben diverso da quello affrontato e vinto dai tedeschi: difficile, tormentato, fortificato, tatticamente inaccessibile per il controllo di punti d'accesso e di passaggio, presidiato con truppe ben addestrate e preparate che non avevano subito che in minima parte l'influenza demoralizzatrice delle sconfitte di Fiandra e della Maginot, probabilmente a causa dell'isolamento fisico e materiale in cui vivevano da mesi nell'attesa dell'attacco italiano.

In questa atmosfera d'emergenza Badoglio non seppe suggerire e proporre alle pressioni di Mussolini che l'ipotesi dispendiosa e aleatoria dell'offensiva classica, impostata con l'attacco di fanterie a posizioni montane fortemente difese, retaggio inobliabile della 1ª Guerra mondiale.

Al confine occidentale era schierato da tempo il Gruppo Armate Ovest al comando del Principe Umberto di Savoia, composto con la 1ª Armata (Gen. Pintor) e la 4ª Armata (Gen. Guzzoni), Gruppo d'Armata che disponeva complessivamente di circa 300000 uomini, 2880 cannoni, 6 Corpi d'Armata con 22 divisioni fra alpine e di fanteria schierate fra il Monte Rosa e il Monte Granero (4ª Armata) e dal Monte Granero al Mare (1ª Armata).

Di fronte al Gruppo Armate Ovest era schierata l'Armata francese delle Alpi (Gen. Orly) con 205000 uomini, 3000 cannoni, centinaia di ridotte e posti fortificati paralleli alla catena alpina, ubicati in una fascia che si spingeva all'interno

fra i 150/300 km dal confine di stato, fascia fortificata da tutti gli strateghi ritenuta impenetrabile frontalmente ed inviolabile per aggiramento se non a prezzo di gravissime perdite.

La sera del 10 giugno 1940, il Maresciallo Graziani inviava al Principe di Piemonte un messaggio che annunciava la guerra del seguente tenore: « Stato guerra contro Francia et Inghilterra ha inizio ore zero domani 11 corrente; Non, dica si Non, far brillare nessuna interruzione solo caso necessità. Assicurare telefonicamente ». Venne applicato il vecchio Piano K (difensiva) da molti anni predisposto dallo SMG.

Fu necessario attendere sino al giorno 21 prima che lo Stamento diramasse l'ordine di attacco generale su tutto il fronte alpino che prevedeva tre operazioni: B — (4ª Armata) attacco verso Bourg St. Maurice e Beaufort; M — (1ª Armata) attacco in direzione Valle Ubaye-Val Durance; R — (1ª Armata) attacco verso Mentone e Nizza. Le tre operazioni, ed in particolare la M, dovevano essere precedute alcuni giorni prima da attacchi di bombardieri (almeno 100 apparecchi stabiliva lo SMG) scortati da caccia, per battere le sistemazioni fortificate (ordine SM/RE n. 1926/S) del 17.6.1940 al Comando 1ª Squadra Aerea.

L'attacco generale venne deciso la sera del 20 giugno dopo che era stato concordato con la Germania il testo delle richieste da presentare alla Francia, che nel frattempo tramite il governo spagnolo aveva chiesto un armistizio alla Germania, poi esteso su precisa richiesta tedesca anche all'Italia. Fu necessario indire d'urgenza una riunione a Monaco di Baviera fra Hitler e Mussolini per discutere la situazione che si era creata e il 18 giugno, alla presenza dei due uomini di governo e delle rispettive delegazioni, avvenne l'incontro.

La delegazione militare italiana era composta dal Gen. Roatta, sottocapo di SM/RE, dall'Ammiraglio De Courten per la Marina e dal Gen. B.A. Perino per l'Aeronautica.

Le proposte approntate dall'OKW comprendevano i seguenti punti:

- 1) occupazione della Francia sino a sud della penisola di Bretagna;
- 2) occupazione della Francia centrale sino al fiume Loira;
- 3) occupazione di una fascia di territorio attorno al confine svizzero affinché venisse interrotto ogni contatto col resto della Francia;
- 4) occupazione di tutti i porti atlantici sino al confine spagnolo a cominciare dalla foce della Loira con una striscia di territorio alle spalle comprendente la strada nazionale Nantes-La Rochelle-Rochefort-Bordeaux-Bayonne ed una importante ferrovia parallela alla costa.

Una speciale postilla prevedeva che l'accordo d'armistizio

fra la Francia e la Germania non poteva avere pratica attuazione se non dopo aver raggiunto un accordo fra la Francia e l'Italia.

Con tali opportune richieste la Germania si garantiva da ogni eventuale pericolo futuro e costituiva alcune solide basi per la lotta sottomarina contro l'Inghilterra affacciandosi direttamente sull'Atlantico e giungendo a contatto diretto con la Spagna.

La delegazione militare italiana, d'accordo con quella del Ministero degli Esteri capeggiata dal Ministro Ciano, comprese immediatamente i grandi vantaggi politici, strategici, tattici e materiali che potevano venire all'Italia dalla resa della Francia e lavorò rapidamente per preparare un testo di richieste simili a quelle tedesche così concepito:

- 1) smobilitazione dell'esercito francese in tutti i teatri d'operazione sino agli organici stabiliti in tempo di pace;
- 2) consegna di tutto l'armamento collettivo;
- 3) occupazione italiana sino alla linea del Rodano - foce inclusa - con teste di ponte a Lione, Valenza, Avignone;
- 4) occupazione di Corsica, Tunisia e costa francese dei somali;
- 5) facoltà per l'Italia di occupare in qualsiasi momento tutti i punti strategici e gli impianti esistenti in Francia, nei territori dell'impero francese, coloniali o protetti e sottoposti a mandato, ritenuti necessari per rendere possibili le operazioni militari e per mantenere l'ordine;
- 6) occupazione delle basi militari marittime di Algeri, Orano (Mers el Kebir), Casablanca. Neutralizzazione e facoltà di occupare Beirut;
- 7) consegna immediata della flotta;
- 8) consegna immediata della flotta aerea;
- 9) consegna del materiale ferroviario del territorio occupato;
- 10) obbligo di non procedere a distruzioni o danneggiamenti degli impianti fissi o mobili esistenti nel territorio occupato;
- 11) denuncia dell'alleanza con la Gran Bretagna e immediato allontanamento delle FF.AA. inglesi operanti nei territori metropolitani, coloniali, protetti o sottoposti a mandato, disarmo e scioglimento delle formazioni straniere (polacchi, belgi ecc.) operanti in Francia.

Il lungo testo italiano venne sottoposto a Mussolini che lo approvò e quindi passò all'attenzione del Führer che lo giudicò giusto e logico, suggerendo fra l'altro: «l'occupazione di una parte dell'Algeria e di una striscia alla frontiera franco-svizzera».

Assicuratasi la sua presenza e partecipazione nella sfera d'influenza strategica del nord Europa e tutelati nel migliore dei modi i suoi interessi politici e di sicurezza sulle coste atlantiche, Hitler disse a Mussolini che per il Teatro d'opera-

zioni del Mediterraneo, che considerava di completa pertinenza italiana, lasciava all'Italia campo libero per meglio decidere dei suoi interessi.

Rientrata a Roma, la delegazione militare italiana lavorò intensamente in collaborazione col Ministero degli Esteri alla stesura definitiva del testo d'armistizio, che venne peraltro stampato e presentato a Mussolini per l'approvazione definitiva. Senza un apparente motivo di giustificazione ed in palese contrasto con quanto precedentemente concordato, disattendendo i reali interessi dell'Italia e le future minacciose prospettive di guerra, il Duce ordinò improvvisamente di modificare sostanzialmente il testo approntato e di far includere: «... che il territorio francese da occupare sarebbe stato solo quello effettivamente occupato in battaglia dalle FF.AA. italiane». Gli esperti militari cercarono in tutti i modi di convincere Mussolini dei grandi vantaggi strategici, militari, logistici, tattici e politici che sarebbero derivati all'Italia dall'occupazione di Corsica e Tunisia, ma il Duce fu irremovibile sul suo punto di vista e fu necessario procedere ad una sostanziale modifica del testo.

Mussolini era talmente convinto nella sua improvvisa decisione della effettiva capacità militare delle FF.AA. italiane da ritenere mortificanti i vantaggi ottenuti al tavolo della pace, in quanto aveva personalmente una grande fiducia nella potenza, capacità e possibilità delle armi italiane e nelle doti di valore dei soldati italiani, anche se probabilmente ignorava, si illudeva o meglio non conosceva profondamente lo stato di modesta efficienza tecnica e la limitata possibilità militare dell'armamento italiano, le condizioni tecniche e belliche del superato e inadeguato equipaggiamento in dotazione a fanteria e artiglieria, le modeste capacità offensive e di rottura del materiale bellico dell'Esercito italiano. Il Duce credeva fermamente in una grande vittoria italiana contro i francesi ed in una folgorante avanzata delle armate italiane in Francia, e contava con tali speranze e conseguenti risultati di colpire l'immaginazione del Führer e di ottenere solo con le armi italiane, come del resto era convinto Badoglio, ciò che un trattato d'armistizio gli avrebbe concesso di avere senza eccessivi sforzi con l'apposizione di una semplice firma.

Delle modifiche apportate alla primitiva stesura d'armistizio furono informati i tedeschi ma da parte dell'OKW non pervenne alcun commento alle decisioni italiane e Hitler si limitò a dire: «... che l'Italia era libera di decidere come riteneva più opportuno, confermando che la Germania non avrebbe firmato l'armistizio con la Francia se non dopo l'assicurazione che i francesi avrebbero accettato le proposte italiane».

La stessa sera — 20 giugno 1940 — in coerenza con le decisioni adottate, veniva diramato dallo Stamage allo SM/RE l'ordine di attacco generale per il Gruppo Armate Ovest. 21 giugno — In concomitanza con l'evoluzione della situazione militare, la richiesta di un armistizio da parte francese, il reimbarco del B.E.F. a Dunkerque e le necessità politiche per un giustificato inserimento dell'Italia alle trattative in corso, le truppe del Gruppo Armate Ovest dopo un'intensa preparazione d'artiglieria passavano all'attacco su tutto il fronte alpino.

In questa fase offensiva anche l'aviazione venne chiamata a concorrere allo sforzo delle truppe terrestri effettuando numerose missioni contro opere fortificate specificamente richieste dai comandi terrestri ed in tal senso il comando della 1ª Squadra Aerea metteva a disposizione del G.A.O. tre stormi da bombardamento: 7º, 13º e 43º dotati di bimotori Fiat BR. 20 che attaccavano obiettivi fortificati nella zona di Bourg St. Maurice, Piccolo S. Bernardo, Monginevro e le grandi opere fortificate di: Petit Tourra, Seez, Viraysse, Valle Ubaye, Valle Isère, Vulmis e True. Le missioni di bombardamento venivano portate a compimento nonostante le riserve espresse dal comando di Squadra sui risultati effettivi che potevano scaturire dal colpire con bombe non superiori ai 100 kg obiettivi basati su fortificazioni corazzate con forti spessori in cemento armato, rinforzati adeguatamente con ferro in lastroni, disposti su cime inaccessibili, di difficile puntamento, modeste dimensioni, situati su un terreno rotto e di non facile ubicazione. Ma i comandi di Armata furono irriducibili poichè a loro parere il bombardamento avrebbe accresciuto il mordente delle truppe che dovevano procedere alla conquista dei forti, fortificandone il morale nella certezza che la collaborazione dei reparti aerei non sarebbe venuta meno in un così difficile e per tanti versi impossibile compito. L'intervento aereo esplicato in tal modo, poteva considerarsi più un sostegno morale che un appoggio effettivo!

Fra l'altro le cattive condizioni atmosferiche con piogge, nevicata in alta montagna, scarsa visibilità, ostacolarono per più giorni l'esito delle missioni, ovunque svolte in condizioni veramente impossibili per visibilità, nuvole basse, forti venti in quota caratteristici della catena alpina.

Nella sola giornata del 21 giugno non meno di un centinaio di bombardieri attaccavano gli obiettivi assegnati dai comandi terrestri.

L'inizio dell'offensiva sui 500 km del fronte alpino non faceva desistere però gli altri reparti dell'Aeronautica dal continuare le missioni su altri obiettivi. Attacchi venivano portati da bombardieri della 3ª Squadra Aerea sulla Corsica, su Tolone e Marsiglia mentre l'aviazione della Sardegna attaccava

senza esiti una formazione navale avvistata a N/W della Corsica.

Al termine della giornata risultavano mancanti due CR. 42, due MC. 200, un BR. 20 perduti per cause diverse, mentre altri due SM. 79, tre BR. 20 e un Cant. 501 erano stati colpiti dal tiro contraereo ed avevano feriti a bordo. Un pilota del 53º Stormo CT era deceduto e due del 54º erano stati feriti in incidenti d'atterraggio al termine di missioni belliche sulle Alpi.

Nella notte del 21 l'aviazione francese effettuava incursioni su Aosta, Imperia e Fiano torinese. Alcuni danni e nessuna vittima fra la popolazione delle zone attaccate.

22 giugno — I bimotori BR. 20 intensificavano gli attacchi sugli obiettivi fortificati alpini attaccando Col de l'Acle, Janus, Roquebrune, Sospel, Cap Martin, Versoienne e ripetevano le missioni di alleggerimento su Seez, Bourg St. Maurice e nella zona del Monginevro.

Anche Marsiglia veniva nuovamente attaccata da SM. 79 del 46º Stormo mentre trimotori degli stormi 30º e 36º si portavano su Biserta colpendo efficacemente navi alla fonda, depositi di carburante, attrezzature portuali con buoni risultati distruttivi. Anche l'aviazione della ricognizione marittima svolgeva intensa opera di pattugliamento su tutte le acque assegnate alla sorveglianza.

Per la prima volta dall'inizio della guerra, anche l'Aviazione dell'A.O.I. partecipava ad attacchi contro le forze francesi compiendo con formazioni da bombardamento una missione contro l'aeroporto di Gibuti nella Somalia francese arrecando danni agli impianti. Modesta l'attività nemica manifestatasi con un solo attacco nella zona di Cagliari che produceva danni limitati.

Nonostante le avverse condizioni atmosferiche non meno di una ottantina di bimotori BR. 20 avevano attaccato come da ordini ricevuti gli obiettivi della linea fortificata nemica delle Alpi.

23 giugno — In questo giorno l'aviazione compiva il massimo sforzo per sostenere i gravi sacrifici delle truppe del Gruppo Armate Ovest, che da giorni attaccavano le inaccessibili opere fortificate francesi soffrendo gravissime perdite per la violenta reazione avversaria, per le intemperie tipiche delle alte quote, le bufere di neve, i disagi del freddo e del ghiaccio che avevano provocato numerosi casi di congelamenti.

Ai bombardieri della 1ª Squadra Aerea si affiancavano anche quelli della 3ª che contribuivano ad effettuare numerose missioni su Goudran, monte Tre Teste, Briancon, Brete, S. Agnes, Traversette, Chenaillet, Agel, Argentiere. Altre missioni programmate non furono portate a termine a causa del-

le impossibili condizioni atmosferiche esistenti nella zona alpina da più giorni.

SM. 79 attaccavano Biserta mentre ricognizioni venivano effettuate su diversi obiettivi della Francia, Corsica, Tunisia. Bombardieri leggeri francesi attaccavano l'aeroporto di Zua-ra nei pressi di Tripoli mentre altre incursioni venivano segnalate su Sassari, Savona, Livorno dove veniva colpita la stazione marittima. Altra incursione sugli stabilimenti Piaggio di Finalmarina dove venivano distrutti due capannoni di lavorazioni aeronautiche.

24 giugno — Per ordine dello SM/RA viene diramato un fonogramma urgente che stabilisce: «la sospensione di qualsiasi missione offensiva sulla zona alpina, Corsica, Francia meridionale e Tunisia ad eccezione dei consueti voli di ricognizione e sorveglianza marittima. I reparti destinati a svolgere missioni programmate in precedenza, dovranno rimanere in attesa di ulteriori ordini sui rispettivi campi, pronti a muovere entro un'ora dal contrordine».

L'accettazione delle clausole d'armistizio stabilite dall'Italia da parte francese aveva avuto come immediata conseguenza la sospensione di ogni atto ostile con decorrenza dalle ore 01.00 del 24 giugno.

Nonostante la tregua in atto, aerei francesi attaccavano un deposito dell'Aeronautica in Sardegna, i porti di Palermo e Trapani mentre aeroplani inglesi colpivano attrezzature portuali a Cagliari senza provocare danni eccessivi. Altra modesta incursione di bimotori Martin francesi sull'aeroporto di Zuara senza particolari conseguenze.

Si trattava ormai di sporadiche azioni più a carattere individuale dovute a iniziative di alcuni comandanti fra i più riotosi ad accettare la situazione che si era creata per la Francia e le sue armi battute, iniziative che denotavano ancora una particolare animosità francese nei riguardi dell'Italia.

La breve campagna fra Italia e Francia svoltasi in un periodo di estrema confusione e di incertezze, fra esigenze militari e strategiche, opportunità politiche e aspetti demagogici che nulla avevano a che fare con i reali interessi della nazione in guerra, si concludeva senza particolari clamori da parte italiana nella giornata del 24 giugno 1940, con la firma dell'armistizio avvenuta a Roma in località Olgiata alle ore 19.15. La vittoriosa offensiva tedesca al nord, le grandi battaglie di accerchiamento, il fortunoso reimbarco del B.E.F., l'abbandono al loro destino di centinaia di migliaia di soldati francesi e di civili che lasciavano le zone minacciate dalla Wehrmacht, non potevano preludere altro che al crollo morale e materiale della Francia e all'accettazione di un doloroso ma necessario armistizio per salvare il salvabile.

In questa drammatica situazione s'inseriva la partecipazione

italiana alle vicende dell'ultima fase del conflitto, partecipazione che avveniva quando la suprema direzione della nazione aveva giudicato, a torto o a ragione, il momento dell'intervento nello spirito di quanto preventivamente concordato e stabilito con l'alleata Germania. Fu un atto formale esplicito correttamente nei modi e nella procedura internazionale prevista dalle convenzioni al riguardo, evento che venne però attuato senza particolari accorgimenti di sorpresa o vantaggi strategici e tattici, certamente in un modo ben diverso dagli attacchi espliciti brutalmente ed in forma traumatica dalla Germania nei confronti di Norvegia, Belgio e Olanda, da quello sovietico alla Finlandia, attacchi che avevano provocato la violazione dello status di neutralità, comportando gravi perdite e rovine fra le popolazioni, ben diverso ancora da quelli che avrebbero sferrato in seguito la Germania all'Unione Sovietica nel giugno 1941 e il Giappone agli Stati Uniti nella fatale giornata di Pearl Harbour nel dicembre dello stesso anno.

L'Italia reagì verso la Francia solo quando venne attaccata dal cielo nel suo territorio nazionale poiché non poteva comportarsi diversamente, e quando ebbe termine l'offensiva alpina dei tre giorni di giugno i vantaggi territoriali acquisiti, e su cui Mussolini contava tanto, erano decisamente irrisori anche se le asperità dei luoghi, la sistemazione fortificata avversaria, la natura, non avevano umanamente permesso, né potevano permettere di fare di più, neanche alle migliori e preparate truppe del più valoroso ed equipaggiato esercito del mondo.

Eppure quei pochi kmq di territorio francese conquistato così duramente costarono al Gruppo Armate Ovest 631 caduti, 2611 feriti, 2151 congelati, 616 dispersi: un risultato che solo il valore poteva ottenere!

Cifre queste notevolmente superiori a quelle sofferte dalle truppe francesi nei ben muniti fortificati alpini, da cui vennero sloggiate con l'onore delle armi come si conviene a soldati dignitosi. Ben diversa fu invece la sinistra e squalificante determinazione in cui l'Inghilterra, che era ancora a tutti gli effetti alleata della Francia, aggredì a freddo, subdolamente, le navi francesi internate a Mersa el Kebir di Orano appena dieci giorni dopo la resa della Francia, facendo col proditorio attacco 2200 morti fra i marinai francesi ed affondando la corazzata « Bretagne », l'incrociatore « Dunkerque », il C.T. « Mogador », danneggiando altre navi e costringendo il grosso della squadra da battaglia a rifugiarsi a Tolone. Una vera e propria « pugnata alla schiena » inferta a un alleato militarmente battuto e moralmente disfatto che aveva deciso di ritirarsi dalla lotta dopo essere rimasto solo a combattere sul suolo francese abbandonato al suo destino, nel rispetto e nel-

l'osservanza di un trattato d'alleanza da altri non rispettato ma che certamente meritava indulgenza, comprensione, lealtà.

Nel ciclo operativo svoltosi fra il 10 giugno e il 24 giugno 1940, si erano registrati i seguenti risultati:

Aeronautica metropolitana (1^a, 3^a Squadra Aerea, Aeronautica Sardegna e Sicilia)

Bombardamento

missioni effettuate	146
velivoli impiegati	715
ore di volo bellico effettuate	1806
kg di bombe lanciate	276.310
aerei perduti	5
personale perduto (piloti, specialisti, truppa)	19
personale ferito	6
velivoli incidentati	8

Caccia

missioni effettuate	258
velivoli impiegati	1337
ore di volo bellico effettuate	1772
colpi di mitragliatrici sparati	135.816
aerei perduti	5
personale perduto (piloti)	5
personale ferito	13
aerei nemici abbattuti sicuramente	10
aerei nemici probabilmente abbattuti	3
aerei nemici distrutti al suolo in mitragliamenti	circa 50
aerei rimasti danneggiati per cause varie	16

Esercitavia

missioni effettuate	86
ore di volo effettuate	157
velivoli perduti per incidenti	2
velivoli impiegati per missioni	177

Marinavia

missioni effettuate	144
ore di volo effettuate	320
velivoli impiegati	202
aerei perduti	8
personale perduto (piloti, specialisti, osservatori)	18
aerei perduti per cause varie (incidenti, bombardamenti)	11
bombe lanciate (kg)	160
aerei danneggiati per cause varie	8

Aeronautica della Libia

<i>Missioni da bombardamento effettuate</i>	58
velivoli impiegati	256
ore di volo bellico effettuate	866
kg di bombe lanciate	85.634
aerei perduti	4
personale perduto (piloti, specialisti, truppa)	12
personale ferito	32
velivoli incidentati	6
 <i>Missioni da caccia effettuate</i>	116
velivoli impiegati	477
ore di volo effettuate	755
aerei perduti	4
personale perduto	2
velivoli incidentati	7
velivoli nemici abbattuti	2
 <i>Missioni di ricognizione effettuate</i>	85
velivoli impiegati	141
ore di volo effettuate	89
velivoli nemici distrutti al suolo	4
navi nemiche affondate	1

Al termine delle operazioni contro la Francia, il Duce faceva pervenire al Gen. Pricolo il seguente telegramma: «Comunicare ai piloti e agli equipaggi della R.A. che il popolo italiano segue la loro attività con legittimo orgoglio alt. Questi primi cinque giorni di guerra aerea hanno ancora una volta mostrato che la tempra dei combattenti dell'Arma Azzurra è degna di Francesco Baracca. Mussolini.»

COMMISSIONE ITALIANA ARMISTIZIO FRANCIA C.I.A.F.

Dopo la definizione formale delle clausole d'armistizio stabilite nell'incontro di villa Incisa con la Francia ed in armonia con l'applicazione delle clausole stesse, alla fine del mese di giugno veniva attivata dal Comando Supremo la C.I.A.F. che doveva curare, accertare e sovraintendere all'applicazione integrale di quanto stabilito, d'accordo ed in sintonia d'intenti con l'analoga commissione germanica (D.B.K.F.) operante nel territorio francese ancora sottoposto all'autorità del governo Pétain che nel frattempo si era trasferito nella cittadina di Vichy nel Borbonnais.

La struttura della C.I.A.F. si articolava come segue:
 Presidente — Gen. d'Ar. Pietro Pintor — *sede Torino*
 Sottocommissione R.E. (S.R.E.) — Gen. C.D'Ar. Carlo Vecchiarelli
 Sottocommissione R.M. (S.R.M.) Amm. Sqd. Giuseppe Goiran
 Sottocommissione R.A. (S.R.A.) — Gen. S.A. Aldo Pellegrini
 Segretario — Ten. Col. Oreste Milanti
 Sottocommissione Affari Generali (S.A.G.) — Ministro Plenipotenziario Dr. Giuseppe Vitetti - *Sede Parigi*
 Delegazione Economica — Roma/Torino
 Delegazione Fabbrighiera — Roma/Torino
 Delegazione Armamenti — Roma/Torino
 Delegazione Scambi Commerciali — Roma/Torino
 Delegazione Affari Giuridici — Roma/Torino
 Ufficio Italiano di collegamento C.I.A.F./D.B.K.F. — Parigi
 Amministrazione territori francesi occupati — Torino
 Compito principale della CIAF era quello di esercitare, attraverso le sottocommissioni militari, il controllo su tutte le FF.AA. e per la S.R.E. controllare la zona smilitarizzata delle Alpi, far rimuovere reticolati, sbarramenti, neutralizzare

opere fortificate, trasferire depositi munizioni ed esplosivi, provvedere al controllo delle armi, munizioni, materiali, autoveicoli, reperire pubblicazioni di guerra, raccogliere informazioni, sovrintendere ai controlli sull'esercito transitorio (organici, quadri, armamento, materiale, spostamenti ecc.). La S.R.A. doveva controllare la flotta, autorizzare spostamenti e addestramenti in mare, raccogliere armi e materiali, smilitarizzare le piazzeforti M.M., curare le riparazioni navali, coordinare organici e quadri del personale, autorizzare il traffico mercantile marittimo e il tipo di merci da trasportare.

Per la S.R.A. i compiti di servizio prevedevano quanto segue:

controllo materiale aeronautico, variazioni nei reparti, movimenti, organici del personale, addestramento, sostituzioni, riparazioni e assegnazioni del materiale di volo, controllo sulla D.C.A. (Difesa Contro Aerei).

L'operato della C.I.A.F., nella vasta gamma delle sue esplicazioni, era sottoposto al controllo del Comando Supremo/SMG e del Ministero degli Esteri e coordinato dagli uffici: Operazioni, Servizi, Potenziale bellico, economia di guerra, S.I.M..

L'opera della S.R.A., tralasciando i compiti assolti dalle altre sottocommissioni, veniva svolta dai suoi componenti sul territorio metropolitano francese, su Corsica, Tunisia, Algeria, sulla zona marocchina di El Oudja, su Siria e Costa francese dei somali. Il grosso del territorio marocchino considerando la sua posizione eminentemente atlantica rientrava nella sfera di competenza della D.B.K.F. (Deutsche Bestellung Kontrol Frankreich).

Le delegazioni di controllo della S.R.A. comprendevano i seguenti uffici:

Ufficio controllo traffico aereo

Ufficio controllo disarmo aereo e difesa contraerei

Ufficio assistenza al volo e telecomunicazioni

Ufficio collegamento e informazioni politico/militari

Ufficio tecnico e studi materiale nemico

Le delegazioni erano al comando dei seguenti ufficiali:

Delegazione Provenza/Delfinato/Savoia — Gen. D.A. Guido Tacchini — sede Aix en Provence.

Corsica — Col. Ernesto Coop — sede Ajaccio.

Algeria — Gen. D.A. Federico Zapelloni — sedi distaccate di Tunisi (Col. Antonio Biagini) e Algeri (Col. Mario Laghi) comandante del nucleo collegamento con la D.B.K.F. di Casablanca.

Siria (Col. Giuseppe Bardella) sede Damasco e nucleo Costa francese dei somali (Ten. Col. Chiti Rutilio). Altro nucleo di collegamento con la D.B.K.F. era ad Aix en Proven-

ce che disponeva di un Verbidung Offizier Amt presso la S.R.A. per la soluzione di problemi di comune interesse fra le due nazioni.

Sezioni tecniche e per il controllo del traffico aereo e l'assistenza al volo erano state istituite a Marignane, Lione, Algeri/Maison Blanche, Blida, Orano, Tunisi.

Il primo ed impegnativo compito che la S.R.A. dovette affrontare fu la compilazione di un inventario generale del materiale aeronautico francese che venne suddiviso nelle seguenti categorie:

1) aeromobili/motori e particolari di ricambio

2) apparati tecnici, strumentazioni, impianti telecomunicazioni

3) armi, munizioni, esplosivi

4) carburante/lubrificante

5) attrezzature aeronautiche fisse e mobili

6) equipaggiamento, casermaggio, V.E., attrezzi sanitari, logistici

7) autoveicoli/imbarcazioni

8) artiglieria contraerea

9) materiale vario.

Contemporaneamente alla compilazione dell'inventario del materiale venivano accertati e registrati i vari reparti dislocati nelle diverse zone, sia di 1^a linea che complementari e scuola/addestramento, stabiliti gli organici, accantonati i materiali superflui, stabilite con le autorità francesi le modalità tecniche per decolli, atterraggi, sorvoli, circuiti fissi e rotte prestabilite, fissati i criteri di avvicendamenti e i cicli di rotazione presso le zone d'oltremare, i trasferimenti, l'assegnazione di nuovo materiale di volo e la demolizione di quello f.u.. Fu un lavoro di grande impegno e considerevoli proporzioni che occupò alcuni mesi di tempo, con responsabilità che occuparono tutti i dipendenti della S.R.A., un lavoro svolto non di rado fra continue difficoltà frapposte dai francesi pervasi da acredine, livore antitaliano, pretesti di ogni genere. A modificare sostanzialmente l'integrale applicazione dell'armistizio e le clausole connesse, intervenne il proditorio attacco inglese a Mers el Kebir (Orano) contro la flotta francese che provocò affondamenti di navi e alcune centinaia di morti fra i marinai francesi.

L'episodio offrì lo spunto alle autorità di Vichy, rappresentate dal Sottosegretario all'Aviazione Gen. Pujo, di chiedere un aumento dei reparti navali e aerei da assegnare alla difesa della sovranità francese e per respingere ulteriori minacce contro i possedimenti d'oltremare e le autorità dell'Asse sfruttando abilmente la situazione che si era venuta a creare, ritennero opportuno accedere a tali richieste sull'onda del diffuso risentimento antibritannico che si era creato in Fran-

cia. Vennero autorizzati nuovi reparti aerei da bombardamento e ricognizione marittima, rafforzate le difese contraeree, attivati servizi di avvistamento e segnalazione per la D.C.A..

Italia e Germania furono molto comprensive per le richieste francesi, nel facilitare la politica del governo Laval, nel tentativo di modificare psicologicamente l'orientamento delle masse fluttuanti a seconda degli eventi e degli avvenimenti militari e politici dell'Asse e dell'Inghilterra.

A tale scopo nel dicembre venne tenuto a Montoire un convegno italo-tedesco-francese per regolamentare le richieste francesi di riarmo, definire le zone di competenza, coordinare la smobilitazione ed attivare i reparti di Marina e Aeronautica destinati a presidiare zone nevralgiche del nord Africa.

Il materiale aeronautico inventariato e considerato in surplus alle necessità francesi venne accantonato in Provenza nei depositi aeronautici di Istres, Salon, Berre, Cuers, St. Raphael, Hyeres, Lyon assieme a centinaia di autoveicoli, attrezzature tecniche, impianti per telecomunicazioni; in Corsica venne designato il campo di Aspretto, in Tunisia gli aeroporti di Sidi Ahmed e Karouba, in Algeria le sedi di Orano, Blida, La Senia, Setif, Lartigue, Arzew col deposito principale aeronautico ad Orano; in Siria il campo di Damasco.

I primi positivi risultati della mutata politica francese verso l'Asse si manifestarono con la consegna di aerei inglesi atterrati sui campi del nord Africa unitamente ad altri aerei di stati in guerra con Italia e Germania. Vennero fra l'altro consegnati 8 plurimotori della Sabena atterrati ad Algeri per rifornimento durante il viaggio di trasferimento dall'Inghilterra, dove si erano rifugiati dopo il giugno 1940, al Congo Belga. Si trattava di 4 SM. 73, 3 SM. 83 e un DC. 3 che bloccati per ordine della S.R.A. vennero ritirati da personale inviato dal C.SAS ed assegnati a gruppi da trasporto e NCA. Vennero autorizzate alcune linee aeree necessarie a mantenere i collegamenti fra la Francia e il Nord Africa e precisamente: Marignane (Marsiglia)-Algeri, Algeri-Tunisi-Orano-Casablanca-Dakar, Marsiglia-Ajaccio, Clermont Ferrand-Torino, Berre-Algeri-Tunisi-Beirut. Contemporaneamente venne attivata una linea aerea per la CIAF che univa settimanalmente Roma con Algeri, Tunisi, Rabat e vennero assegnati 3 SM. 75, 1 SM. 73, 2 SM. 83, 1 MC. 94 forniti dai NCA.

Venne regolamentato il servizio passeggeri, stabiliti orari e rotte, frequenze di servizio, assistenza radio, procedure di controllo, tipi e numero di aeromobili assegnati, modalità di servizio, assegnazioni di personale e materiali. Come velivoli vennero assegnati 32 esemplari di plurimotori fra cui Cau-

dron/Goeland, Lockheed 14/18, Farman 223, LeO. 246, Dewoitine D. 338/558 forniti in gran parte da Air France e Air Afrique. Le autorità francesi richiesero successivamente l'apertura di altre linee per Gabon, Senegal, Nigeria che però non vennero autorizzate.

I velivoli civili vennero condizionati con i contrassegni internazionali previsti: colorazione bianco avorio, fasce tricolori avvolgenti in fusoliera e sulle estremità alari di colore azzurro-bianco-rosso, le sigle di immatricolazione nazionale. Il nuovo ordinamento approvato per l'aviazione militare stabiliva una forza di 630 aerei per i territori d'oltremare: 435 nord Africa, 100 Siria, 95 Africa occ. e inoltre una forza di rincalzo in Francia con reparti di 1ª linea e addestramento considerando che alla difesa dei territori francesi occupati provvedeva la Luftwaffe. La difesa contraerea del territorio metropolitano venne fissata in 48 batterie (Provenza - Bocche di Rodano - Var) con 200 cannoni da 90/50, 75/60, mitragliere da 37/40 e 25/60 integrate da mitragliatrici da 13,2 mm. per il tiro a bassa quota.

Nel mese di settembre si ebbe una prima decisa reazione francese a nuove minacce inglesi, allorché unità navali provenienti dall'Inghilterra e con a bordo reparti degaullisti tentarono uno sbarco su Dakar con l'appoggio dei cannoni britannici con l'intenzione di occupare la zona e assimilare la guarnigione al movimento gollista.

La pronta reazione francese valse ad evitare l'intenzione facendo desistere gli anglo-francesi dall'impresa e non mancarono le vittime da una parte e dall'altra con perdite di navi; contemporaneamente aerei francesi bombardavano per ritorsione Gibilterra partendo dalle basi del Marocco su autorizzazione della D.B.K.F..

Nonostante tali avvenimenti i francesi non limitarono le loro richieste e pretese, non modificarono atteggiamenti antitaliani, non cessarono dal provocare difficoltà ed intralci soprattutto in occasione di atterraggi d'emergenza di aerei italiani danneggiati dal tiro AA di navi inglesi o rimasti senza carburante durante missioni di guerra nel Mediterraneo occidentale.

Non mancarono da parte francese sconfinamenti e atti d'indisciplina alle norme di volo e procedure stabilite con le autorità italiane e ci furono interventi di aerei italiani che al rifiuto dei piloti francesi di atterrare su aeroporti della Sardegna e della Libia, furono costretti ad aprire il fuoco provocando morti e feriti fra il personale di bordo.

Fu necessario condizionare anche gli aerei militari francesi appartenenti ai reparti autorizzati dalla CIAF, applicando sulle ali due fasce tricolori trasversali in aggiunta ai normali distintivi con coccarda rosso-bianco-blu.

L'inventario del materiale di volo completato dalla S.R.A./Provenza dava come risultati una massa considerevole di aerei dislocati su tutti i possedimenti francesi assommandi a circa 3700 esemplari di ogni tipo ed età, di cui 2300 suscettibili di utilizzazione bellica suddivisi nella misura del 40% in Marocco, 25% nella Francia del sud, 16% in Algeria, 12% in Tunisia, 3% fra Corsica e Siria.

Di questo considerevole numero di aerei, poco più di un migliaio vennero destinati ai reparti autorizzati, 1200 vennero immagazzinati e circa 1500 di modello antiquato ed in precarie condizioni di efficienza vennero avviati alla demolizione in quanto di nessuna o limitata utilizzazione addestrativa o per scuola.

Per l'assegnazione di nuovo materiale di volo in sostituzione dei velivoli f.u., venne concordato con la commissione tede-

sca un programma di reintegri considerando che l'industria aeronautica francese era impegnata nella produzione di velivoli di tipo tedesco nella misura dell'80% (Ar. 196, FW. 189, Ju. 52, Do. 24, Bf. 108, Fi. 156, Si. 204) e per il rimanente per le necessità francesi fra cui D. 520, LeO. 45, Caudron C. 445, ed altri modelli di minore importanza.

Nel dicembre a seguito della morte per incidente aereo del Gen. Pintor e Pellegrini, venne nominato presidente della CIAF il Gen. d'Ar. Camillo Grossi mentre il Gen. S.A. Rino Corso Fougier assumeva il comando della S.R.A. dopo aver lasciato il C.A.I. ormai in fase di scioglimento dopo il ciclo operativo sulla Manica. Venne sostituito poco tempo dopo dal Gen. D.A. Renato Mazzucco.

La nuova struttura concordata per l'aviazione francese era la seguente:

*

Francia	Tunisia	Algeria	Marocco	Africa Occ.	Siria	Totale
6 GC.	1 GC.	3 GC.	2 GC.	1 GC.	1 GC.	14 GC. (Caccia)
6 GB.	2 GB.	3 GB.	4 GB.	4 GB.	1 GB.	20 GB. (Bombard.)
3 GR.	1 GR.	3 GR.	2 GR.		1 GR.	10 GR. (Ricogn.)
3 Sqd. An.	6 Sqd. An.	6 Sqd. An.		1 Sqd. An.	1 Sqd. An.	17 Sqd. Aeronav.
1 Sqd. T.	1 Sqd. T.	1 Sqd. T.	1 Sqd. T.			4 Sqd. Trasporti

Complessivamente 937 aerei di cui 813 per l'Armata Aerea e 124 per l'Aviazione navale. Un centinaio di altri velivoli risultavano dislocati in Indocina, Madagascar e in Oceania. Altri 400 aeroplani erano accantonati in Francia per reintegri e nuove costituzioni di reparti. La forza disponibile ammontava a 35000 uomini fra ufficiali, sottufficiali, graduati e specialisti, truppa: un risultato niente affatto trascurabile di cui la Francia di Vichy poteva ritenersi soddisfatta in quanto ottenuto a così breve tempo dalla disastrosa sconfitta militare del giugno 1940.

Fra i reparti costituiti ed inviati oltre mare c'era anche il II/6 GC. che aveva combattuto contro l'aviazione italiana nel giugno e che fu inviato in Tunisia, il GT.1/15 inviato a Rabat/Salé con squadriglie dislocate in Tunisia e Algeria.

Vennero costituiti i depositi D.C.A. di Blida, Casablanca e Tunisi e quelli per la D.C.A./Navale di Orano e Biserta. Per i motori avio venne deciso l'accantonamento in Francia del 26% di quelli f.u. da revisionare, il 32% nel nord Africa, il 40% nell'Africa occidentale e il 10% di scorta. Venne anche regolamentato il movimento dei parchi aeronautici di Istres e Chateauroux dove venivano accantonati i particolari di ricambio dei velivoli Potez 630/631, D. 520, Potez 63/11. MS. 406, Potez 540/650, Farman 221, Amiot 143, Laté

298, Bloch 174/175, LeO. 45 rimasti in regolare servizio con l'Armée de l'Air e l'Aeronavale.

I depositi motori avio erano a Limoges (R. 60, G.R. 14/N, Lorraine) e Pau (HS. 12X/HS. 12Y). I magazzini per armi di bordo Browning e Darne erano situati a Istres e Marignane. Le scorte di carburante inventariate erano le seguenti:

Benzina Avio (in tonnellate)

Francia	21.257
Algeria	10.365
Tunisia	3.567
Marocco	
Africa Occ.	10.460
Totale	52.847
Riserva	30.770
Totale generale	83.617

Benzina autotrazione (in tonnellate)

Francia	32.598
Algeria	8.733

Tunisia	2.795
Marocco	
Africa Occ.	4.737
Totale	50.307
Riserva	25.300
Gasolio	9.000
Olio comb.	110.000
Totale generale	175.070

Alla fine del 1940 la CIAF aveva compiuto un encomiabile lavoro di controllo, inventariando tutto il materiale aeronau-

tico francese, smantellando opere fortificate e sbarramenti, coordinando servizi, procedure, autorizzazioni, risolvendo problemi di indole militare, politici, economici, finanziari, produttivi, tecnici, informativi. La Sottocommissione per la Regia Aeronautica era riuscita in tempo relativamente breve a conoscere il potenziale militare ed aeronautico della Francia suddiviso fra il territorio metropolitano, il nord Africa, l'Africa occidentale, la Siria, la Corsica, il territorio dei somali e ad avere una visione completa ed esauriente della situazione. Un lavoro eccezionale che tornerà particolarmente utile alla nazione in guerra.

Il Corpo Aereo Italiano in Belgio

(L'England Blitz della Luftwaffe)

Terminate le operazioni di guerra contro la Francia, il successivo impiego continentale della R.A. si verificò all'inizio della stagione invernale contro l'Inghilterra, con l'invio di un Corpo aereo (C.A.I.) su basi del Belgio, per combattere a fianco della Luftwaffe quella grande battaglia cui i tedeschi annettevano grande importanza, e che poteva considerarsi il preludio necessario all'invasione dell'Inghilterra, battaglia che Mussolini, nello spirito dell'Asse Roma-Berlino e del patto militare con la Germania, ritenne opportuno non disertare, proponendo al Führer la partecipazione dei reparti aerei italiani a fianco della Luftwaffe nella lotta contro il comune nemico.

La situazione generale politico-militare in Europa, nel momento in cui venne proposta tale partecipazione italiana, si presentava in tal modo.

Dopo la vittoriosa e rapida conclusione della campagna in Occidente, la Luftwaffe si installò nelle numerose e bene attrezzate basi franco-belghe del Mare del Nord e della Manica, negli aeroporti olandesi e norvegesi prospicienti il Mare del Nord da cui poteva dominare e controllare ogni movimento dell'Home Fleet, battere l'Inghilterra dalla costa sud-orientale e nord-orientale sino alla Scozia con incursioni di bombardieri e di Stukas.

La necessaria tregua per organizzare il nuovo schieramento, portare ai livelli organici originari i reparti di 1ª linea provati dall'offensiva in occidente, si rese indispensabile per concedere allo S.M. dell'OKW di elaborare al dettaglio i piani per la futura condotta delle operazioni sulla base delle direttive strategiche che avrebbe emanato il Führer comandante supremo della Wehrmacht. Il dilemma che all'epoca influenzava ancora il pensiero di Hitler, consisteva nell'offrire all'Inghilterra una onorevole possibilità di pace dopo le determinanti dimostrazioni di potenza militare offerte dalla Wehr-

macht, ovvero, nell'ipotesi di rifiuto da parte inglese, decidere in che modo era possibile affrontare e battere l'Inghilterra in una decisiva battaglia.

Visti inutili i tentativi di indurre gli inglesi a venire a patti con il Reich, lo Stabs dell'OKW tirò fuori un piano offensivo contro la Gran Bretagna da tempo approntato, che prevedeva una serie di attacchi avvolgenti nell'Inghilterra meridionale da realizzare mediante truppe corazzate e motorizzate appoggiate da unità aviotrasportate. Il piano avrebbe avuto pratica attuazione non appena sarebbero stati ottenuti alcuni presupposti di base, consistenti nello sbarcare i necessari reparti d'attacco su alcune zone costiere del Kent, Sussex e Dorset (Operazione «See Lowe» — Leone Marino) per costituirvi delle teste di ponte.

Il 30 giugno il Reichsmarschall Hermann Goering - comandante in capo della Luftwaffe - durante un rapporto tenuto ai comandanti delle Luftflotten dipendenti, preannunciava l'inizio dell'attacco aereo contro l'Inghilterra da parte di tre Flotte Aeree designate per tale compito (2ª, 3ª e 5ª Luftflotten) e indicava gli obiettivi prioritari da battere, i risultati che si sperava di poter ottenere entro un certo periodo di tempo dall'offensiva aerea, l'ordine di precedenza degli obiettivi da colpire scelti dopo accurata selezione. L'insieme delle operazioni aeree contro l'Inghilterra ebbe come nominativo convenzionale «Adler Angriff» (Attacco dell'aquila) ed era stato accuratamente elaborato e pianificato dallo S.M./OKL con una suddivisione di attacchi in fasi cronologiche, preceduto da una serie di incursioni sperimentali ridotte come entità ed organici, contro centri industriali e aeronautici, integrate da missioni fotografiche su una serie di obiettivi di primaria importanza: militari, industriali, aeronautici, difensivi (ivi inclusa la Home Chain - la catena d'avvistamento con stazioni radar di cui i tedeschi erano da tempo a perfetta conoscenza). Dalla serie di obiettivi selezionati, erano stati

esclusi per ordine di Hitler tutti i centri demografici e particolarmente la zona di Londra.

Dall'esito delle incursioni ridotte e dallo studio degli aspetti rilevati, nonché dal grado di reattività che avrebbe esplicato la difesa aerea territoriale inglese: RAF, artiglieria contraerea, sbarramento di palloni frenati, ecc., lo Stabs dell'OKL avrebbe tratto le necessarie conclusioni per avviare con dovizia di mezzi l'«Adler Angriff» vero e proprio, modificando a seconda delle circostanze consistenza e metodi d'attacco, centri da colpire, frequenze delle incursioni e modalità tecniche.

L'«Assalto dell'Aquila» avrebbe avuto quindi inizio con larghezza di mezzi e d'informazioni contro tutti gli obiettivi designati, per l'ottenimento di risultati militari, produttivi, economici, strategici, preludio necessario per l'esecuzione della parte iniziale della «Leone Marino». Il rapporto di Goering ebbe termine con le seguenti parole: «... determinazione di annientare le forze nemiche, con una condotta offensiva di guerra aerea tesa ad attaccare in ogni occasione, di giorno e di notte, il potenziale aereo del nemico, nel cielo e in terra, senza alcuna diversa considerazione per qualsiasi altro compito».

Già nel mese di luglio la Luftflotte 2 (Gen. A. Kesselring) iniziò missioni offensive limitate, analizzando giornalmente i risultati ottenuti e fornendo allo SM della Luftwaffe le risultanze emerse.

Il 21 luglio lo schieramento predisposto dall'OKL poteva considerarsi oramai ultimato negli aeroporti francesi, belgi, olandesi e norvegesi e Goering tenne un ultimo rapporto ai comandanti delle unità designate all'«England Blitz», come venne chiamato dai tedeschi il complesso delle operazioni aeree sull'Inghilterra, in contrapposizione alla propagandistica definizione di «Battaglia d'Inghilterra» con cui gli inglesi chiamarono le incursioni e la difesa della loro isola dalla Luftwaffe.

Partecipavano al rapporto oltre a Kesselring per la 2ª Flotta Aerea, il Gen. Sperrle per la 3ª e il Gen. Stumpff per la 5ª dislocata in Norvegia. Nel corso del rapporto venne messa in evidenza la necessità di attuare anche alcune preliminari misure per facilitare l'esecuzione di una possibile operazione di sbarco, così come anticipata all'OKL dallo SM/OKW sin dal 25 giugno. Le misure preventive stabilivano nell'ordine:

- 1) Conseguimento del predominio nel cielo (settori dell'Inghilterra meridionale e sud-orientale) mediante neutralizzazione delle forze aeree nemiche.

- 2) Indebolimento dell'Home Fleet mediante attacchi nei porti, nelle basi navali e alle navi in navigazione, con l'intento di

far spostare verso i porti della costa nord-orientale il grosso della flotta da guerra inglese.

- 3) Distruzione specifica dei reparti da caccia della RAF e delle loro basi avanzate, per facilitare le incursioni di bombardieri e Stukas anche in zone lontane dal raggio di autonomia della caccia tedesca. Un incarico particolare tendente a distruggere sistematicamente le stazioni radar dell'Inghilterra meridionale, venne affidato al 210º Gruppo speciale d'attacco (Distruttori Bf. 110), con il compito di aprire dei varchi nella catena radar.

Nel mese di luglio vennero effettuate complessivamente 5376 missioni sull'Inghilterra che causarono la perdita di 135 aerei tedeschi contro 293 inglesi e, ai primi di agosto, gli SM delle Flotte Aeree 2ª e 3ª avevano elaborato nei dettagli il programma delle missioni da eseguire in comune, con una suddivisione particolare dei compiti. I piani dettagliati presentati a Goering, vennero da questi approvati dopo alcune modeste modifiche di esecuzione. Lo stesso giorno, 5 agosto, Goering diramò l'ordine d'inizio della «Adler Angriff» per le prime ore del giorno 8 agosto 1940 e ne assunse personalmente il comando.

La 1ª grande fase dell'«Adler Angriff» si svolse fra l'8 agosto e il 6 settembre e venne suddivisa in due distinti periodi: 1º — attacchi contro obiettivi della costa meridionale inglese e sud-orientale; 2º — ampliamento della zona degli obiettivi da colpire sino all'area della «Grande Londra».

La 2ª fase (periodo 7 settembre/13 novembre) avente come presupposto l'annientamento del potenziale economico nemico, venne ugualmente suddivisa in due periodi: 7.9/19.9 con incursioni diurne e notturne su Londra e sull'interland londinese e nel periodo 20.9/13.11 con azioni diurne di caccia-bombardieri e notturne di bombardieri nella zona londinese. La terza fase, allargata a tutta l'Inghilterra si prolungò in forma discontinua e con minore intensità sino alla primavera del 1941 e terminò praticamente con l'inizio delle grandi operazioni intraprese dalla Wehrmacht nei Balcani e successivamente in Russia (Operazione Barbarossa).

La forza complessiva iniziale delle tre Flotte Aeree prescelte per l'«England Blitz» ascendeva a 2450 aerei di 1ª linea suddivisi in 949 bombardieri, 336 Stukas, 869 caccia, 268 distruttori, 28 bombardieri a grande raggio, contrapposti a 1930 aerei di 1ª linea della Royal Air Force suddivisi in 704 caccia, 166 caccia pesanti, 855 bombardieri bimotori, 205 velivoli della difesa costiera. Esisteva quindi una superiorità numerica tedesca di circa il 30%.

La data dell'8 agosto 1940 inizialmente prescelta venne differita al giorno 13 per motivi meteorologici, e quindi, da un

punto di vista storico, tale data segna effettivamente l'inizio della « Battaglia d'Inghilterra » per la RAF e l'« Adler Tag » per la Luftwaffe.

I presupposti strategici delle operazioni programmate non vennero raggiunti così come erano nel pensiero dell'OKW, e convinsero in definitiva il Führer ad abbandonare l'idea di invadere l'Inghilterra. Esaminiamo sinteticamente i motivi di tale insuccesso.

La struttura complessa ed articolata dell'Arma Aerea germanica, così come rappresentata dalla Luftwaffe, non contemplava stranamente nella sua componente offensiva in funzione strategica, i bombardieri a grande raggio come stabiliti nei concetti dottrinari della « Guerra Aerea » del Douhet adottati in elevata misura dalla Luftwaffe, al punto da far ritenere la struttura offensiva dell'Arma Aerea tedesca in funzione prettamente tattica e limitatamente strategica. Affidare ai soli bombardieri bimotori tale impegnativo compito, significava creare fin dall'inizio condizioni d'impiego non sempre ottimali per limitazioni tecniche, caratteristiche di volo, carico offensivo trasportato. Ugualmente deficitaria tecnicamente, risultava nella Luftwaffe la componente da Caccia basata essenzialmente e nella misura del 90% sul « Messerschmitt Bf.109 », un ottimo velivolo, maneggevole, veloce e bene armato ma dotato sfortunatamente di ridotta autonomia operativa e quindi inadatto a svolgere il ruolo di caccia di scorta ai bombardieri in missioni a medio raggio d'azione e comunque superiori ai 500 km.

Formidabile strumento di guerra sotto l'aspetto tattico e del supporto ravvicinato secondo i canoni della « Blitz Krieg » la Luftwaffe non lo era dunque in eguale misura nelle prospettive strategiche. Ugualmente deficitario sotto l'aspetto operativo si rivelò il « Bf. 110 », « il distruttore » come venne un po' esageratamente chiamato dalla propaganda tedesca il bimotore Messerschmitt, rivelatosi nella « Adler Angriff » pesante, goffo e facile preda dei caccia inglesi nelle inconsuete mansioni di caccia di scorta a lungo raggio. Identica sorte subì lo JU. 87 Stuka, orgoglio della Luftwaffe nel binomio offensivo Panzer-assaltatore della « Guerra lampo », che rivelò ancor più durante la « Battaglia d'Inghilterra » le sue limitazioni di servizio, per modesta velocità in cabrata al termine della vertiginosa picchiata, in volo orizzontale (km/h 330) e quindi facile preda dei caccia della RAF. Ma alle suaccennate insufficienze germaniche è necessario aggiungere i nuovi rivoluzionari metodi di guerra aerea inaugurati dalla Royal Air Force, basati sull'impiego del radar per avvistamento a distanza e permettere tempestivamente il decollo degli intercettori nelle condizioni ottimali per quota, autonomia

e presenza nella zona da difendere. L'intercettazione guida-caccia mediante radar G.C.I. (Ground Control Interception), coordinato col Fighter Command, inviava gli Squadrons al momento opportuno contro le formazioni di bombardieri della Luftwaffe in favorevoli condizioni di luce, quota e provenienza, mentre l'istallazione sui caccia notturni del radar da ricerca e dell'apparato I.F.F. per l'identificazione amico/nemico facilitava le missioni e selezionava i segnali. Una serie di metodi, apparecchiature e installazioni che dapprima imbrigliarono e poi frantumarono la grande organizzazione offensiva messa in atto dalla Luftwaffe, col risultato di provocare gravi perdite ai reparti e di far desistere col tempo, il comando dell'aviazione germanica dal continuare ad adottare sistemi d'impiego non più confacenti, ritirando dapprima i reparti da picchiata e poi i « Distruttori », facendo intervenire i bombardieri in quota solo in missioni notturne, inviando di giorno grandi formazioni da caccia per scortare piccoli nuclei di bombardieri destinati a missioni particolari, integrati in più vasta misura dai più idonei ma insoddisfacenti cacciabombardieri (Ja.Bo.) ricavati necessariamente dalla trasformazione dei Bf. 109 da caccia.

In tali condizioni d'impiego era impossibile però ottenere rapidamente i presupposti strategici che si riprometteva l'OKW e ciò spiega eloquentemente la decisione di Hitler di abbandonare alcuni mesi più tardi l'attacco decisivo all'Inghilterra, per rivolgere le sue attenzioni all'est dell'Europa. Altro aspetto negativo dell'abbandono dell'« England Blitz » fu costituito dall'improvvisa modifica del piano originario dell'OKL molto bene impostato, a favore dell'attacco ad obiettivi demografici quale ritorsione di Hitler ai bombardamenti inglesi sulla Germania voluti da Churchill. Tale diversione si verificò quando la RAF stava accusando pesantemente gli sforzi della difesa territoriale, aveva perso in combattimento circa 600 eccellenti piloti da caccia, aveva impiegato nella misura dell'80% tutte le sue riserve non riuscendo più a mantenere il ritmo delle perdite del personale con l'afflusso di giovani ma inesperti piloti. Una decisione quella del Führer che salvò l'Inghilterra dal disastro!

Le gravi perdite della Luftwaffe nel corso dell'« England Blitz » ammontarono a 2274 aerei di ogni tipo perduti e danneggiati gravemente alla data del 31.3.1941 e fra questi 841 caccia (610 Bf. 109 e 231 Bf. 110) contro i 1172 perduti dalla RAF (631 Hurricane, 403 Spitfires, 115 Blenheim, 23 Defiant); più gravi però le perdite di piloti inglesi e alleati assommanti a 592 uomini sul totale di 2950 piloti a disposizione del Fighter Command della RAF. Le perdite in personale della Luftwaffe furono 677 fra i piloti e specialisti caduti ed

alcune centinaia di dispersi in gran parte prigionieri in Inghilterra.

Fra le alterne vicende che caratterizzarono con le varie fasi operative lo svolgimento della « Battaglia d'Inghilterra », s'inseriscono anche le operazioni di guerra effettuate dal Corpo Aereo Italiano (C.A.I.) che fu presente nell'England Blitz con circa 200 aerei fra bombardieri e caccia inseriti nella fase finale del 2° ciclo offensivo e nella parte iniziale del 3° periodo, in un arco di tempo che va dalla fine del mese di ottobre a tutto il dicembre 1940.

La partecipazione dell'Aeronautica italiana alla cosiddetta « Battaglia d'Inghilterra » può collocarsi sotto il profilo storico all'inizio del terzo ed ultimo ciclo operativo della Luftwaffe, quando i due antagonisti diretti avevano da tempo esaurito iniziativa d'azione, entusiasmo e capacità offensiva e si fronteggiavano non già con la foga e volontà dei primi mesi dell'England Blitz, ma con la forza della tenacia temperata dallo sforzo, dalle severe perdite subite, dalla prudenza di limitarle nel minor numero possibile.

L'impeto della battaglia stava ormai declinando nella routine giornaliera!

Fra agosto e settembre, i migliori piloti della Luftwaffe e della RAF erano andati perduti assieme ad equipaggi preparati e selezionati in cento e cento scontri verificatisi nei cieli del Surrey e del Sussex, nel Norfolk e nell'Essex, logorando la volontà e le forze. Le operazioni si susseguivano stancamente una dietro l'altra in nome e per conto di un residuo orgoglio nazionale e di una naturale tenacia che contraddistingueva il carattere dei due popoli, originati da un unico ceppo etnico. Un risultato che non si sarebbe mai più verificato com'era nelle speranze iniziali ed al quale i combattenti prima ancora dei politici e degli strateghi erano i primi a non credere.

La Luftwaffe in quattro mesi di accanita lotta non aveva distrutto né piegato l'irriducibile Royal Air Force e quest'ultima non aveva annientato la valorosa Luftwaffe, com'era stato annunciato a più riprese dai servizi della propaganda di guerra della B.B.C. e della Deutsches Rundfunk.

Questo era dunque il clima psicologico, tattico e strategico dell'England Blitz quando il CAI s'insediò nelle basi aeree del Belgio per combattere l'Inghilterra, in un momento psicologicamente superato della « Battaglia » e con le operazioni oramai in fase di stanca.

E' stato detto e scritto a più riprese che la partecipazione italiana fu essenzialmente ispirata da motivi politici prima ancora che da quelli etici, militari e strategici e lo si dovette essenzialmente alla volontà di Mussolini, che a più riprese offrì

al Führer l'appoggio militare italiano ed in particolare della Marina e dell'Aeronautica, nella convinzione di cementare ancor più militarmente l'alleanza politica e dare un più idoneo significato comune alla lotta dell'Asse contro le « potenze demoplutocratiche ». Tutte bellissime frasi e proponimenti che però contrastavano irriducibilmente contro la realtà dell'impreparazione bellica italiana, ingenerando un risultato diametralmente opposto a quello che ci si riprometteva di ottenere da tale esperienza di guerra.

Si aveva però fiducia, pur considerando obiettivamente i limiti e le deficienze tecniche del materiale italiano, che una accurata selezione del personale, scelto fra i più preparati dall'Aeronautica per attitudini militari, professionali, morali, unitamente alla scelta di ciò che di meglio offriva come materiale di volo l'industria nazionale, avrebbe compensato sotto il profilo umano eventuali lacune qualitative, per non sfigurare al confronto con l'aviazione germanica; si nutriva ancora maggiore fiducia in alto che nel momento della verità, rappresentata dal confronto diretto con l'aviazione inglese, i piloti italiani avrebbero dimostrato a sufficienza il loro valore, la loro capacità e volontà a battersi; la loro abnegazione a sacrificarsi anche se operanti in condizioni di menomazione tecnologica al confronto col tanto decantato ma veritiero materiale di volo britannico. Un risultato questo basato essenzialmente sulle qualità morali e volitive cui sicuramente gli aviatori italiani non sarebbero venuti mai meno: un dato di fatto accertato e da sempre sicuro, contro una ugualmente certa superiorità materiale!

La preparazione del CAI ebbe inizio nel mese di settembre al rientro dalla Germania di una numerosa missione della R.A., incaricata di precedere in forma preliminare e definire sotto ogni punto di vista, la presenza, la partecipazione e l'impiego del Corpo Aereo Italiano al fianco della Luftwaffe. Vi erano state al riguardo, ancora prima, alcune perplessità di principio avanzate a Mussolini dal Capo di SM/RA Gen. Pricolo, contrario per molti e validi motivi all'iniziativa, ma la volontà politica e le ragioni di Stato finirono per prevalere su indecisioni e perplessità, su riserve mentali e di principio e la preparazione, sia pure con qualche ritardo comprensibile, ebbe inizio subito dopo con sollecitudine ed efficienza, dopo aver superato dubbi e reticenze.

In quel periodo del conflitto la guerra ristagnava nel Mediterraneo, anche se le perplessità e preoccupazioni del Gen. Pricolo si basavano sulla necessità di non disperdere inutilmente la forza della R.A. su fronti non strettamente definiti come di precipuo interesse nazionale, per far fronte alle continue richieste dirette alla R.A. dallo SMG e alla prospettiva

non certo incoraggiante, di distogliere dall'Armata Aerea non meno di 160/180 fra bombardieri e caccia inviandoli a combattere su un settore operativo lontano dalla Madrepatria, difficile per condizioni climatiche e ambientali, operando su un teatro di guerra dove la Luftwaffe aveva concentrato non meno di 3000 aeroplani moderni ed efficienti appartenenti a 3 Flotte Aeree ed in cui la presenza e partecipazione dell'Aeronautica italiana rischiava di passare forse inosservata per entità o, nella migliore delle ipotesi, valutata in misura trascurabile rispetto allo sforzo compiuto in rapporto alla presenza massiccia e partecipazione preponderante della Luftwaffe.

Il problema più difficile da risolvere per lo SM fu la scelta del materiale di volo da inviare in Belgio, valutare il grado di preparazione dei piloti e degli equipaggi, considerare le difficoltà climatiche e meteorologiche ben diverse certamente da quelle esistenti normalmente in Italia o che erano abituati ad incontrare gli aviatori italiani. Secondo il Gen. Pricolo, talune condizioni ambientali potevano grosso modo paragonarsi a quelle della Pianura Padana che il Capo di SM ben conosceva per avervi a lungo soggiornato al comando di reparti da bombardamento e come comandante della II ZAT, ma nel Belgio tali caratteristiche erano ben più difficili e gravose delle peggiori condizioni ambientali italiane, e la preoccupazione di dover inviare in quelle zone aerei e aviatori italiani veniva ancor più pregiudicata dalla conoscenza diretta che il Gen. Pricolo aveva sulla insufficiente preparazione al volo senza visibilità e strumentale di gran parte dei piloti della R.A., in relazione alla presenza continua di nebbie, foschie e scarsa visibilità esistenti nella zona del Mare del Nord e del Canale della Manica, della scarsa familiarità a volare anche con una adeguata rete di radio-assistenza, fidando esclusivamente nelle proprie capacità e sulla strumentazione standard dei velivoli italiani ritenuta normalmente insufficiente e inidonea in determinate condizioni di volo, contando altresì sulle modeste cognizioni, essenzialmente teoriche, che avevano la maggior parte dei piloti in questa specifica e importante materia di navigazione aeronautica.

Il materiale di volo da scegliere si riduceva a pochissimi tipi di velivoli, ritenuti a torto o ragione, idonei ad operare in quel particolare ambiente. Per i caccia la scelta si limitava al MC.200 ai Fiat G.50 e CR.42 per cui, anche selezionando il migliore fra i tre tipi, si aveva una macchina che all'incirca eguagliava come valore tecnico bellico gli altri modelli scartati: modesta potenza motrice (avevano tutti il motore stellare Fiat A.74 da 840 HP), insufficiente armamento: 2 armi sincronizzate SAFAT cal. 12,7 mm., modesta velocità

(450/500 km/h), insufficiente autonomia e tangenza. L'aspetto più preoccupante risiedeva però nella conformazione ad abitacolo aperto di tutti e tre i velivoli, motivo questo che richiedeva ai piloti gravosi sacrifici fisici e morali operando con temperature esterne di -15/20°, senza alcun tipo di riscaldamento in cabina e senza adeguato equipaggiamento compensativo, privi di apparato ricetrasmittente, impossibilitati quindi ad operare e combattere alle alte quote in cui normalmente si svolgevano gli scontri sui cieli inglesi, mediamente oscillanti sugli 8000/10000 metri. Ciò presupponeva, da un logico punto di vista tattico e della superiorità tecnica, il dover rinunciare a priori a talune caratteristiche operative insite nei canoni fondamentali della guerra aerea con grave pregiudizio morale di principio.

Esaminati ed analizzati il pro e il contro della situazione esistente, scartato il caccia Macchi bloccato a terra da disposizioni dello SM e della DGCA ad operare causa alcuni inconvenienti al profilo alare (in quel periodo i Macchi C.200 erano sottoposti a modifiche per trasformare il profilo alare costante in variabile — NdA) la scelta cadde ovviamente sul G.50 come monoplano e sul CR.42 come biplano, nella convinzione che l'impiego integrato dei due velivoli avrebbe apportato un evidente beneficio tattico.

Per la categoria bombardieri la scelta era basata e limitata sui modelli: Fiat BR.20/M, bimotore metallico con motori Fiat A.80 da 1000 HP ed il trimotore a costruzione mista SM.79 munito di Alfa 126 da 780 HP, che però venne immediatamente scartato per dichiarata instabilità ad operare in atmosfera perturbata come era prevedibile trovare in Belgio, e ritenuto anche inadatto in missioni notturne.

Vi era ancora da valutare il trimotore Cant. Z 1007/Bis da poco assegnato ai reparti e dotato di migliori caratteristiche di volo, ma la sua presenza era limitata e le sue prestazioni non avevano fornito a sufficienza precise indicazioni tecniche. La scelta cadde quindi, e non poteva essere altrimenti, sul Fiat BR.20/M mentre per il Cant. 1007/Bis venne raggiunto un compromesso sperimentale equipaggiando con tale velivolo una squadriglia da ricognizione strategica assegnata al C.A.I. montata in precedenza sul BR.20.

La scelta del BR. 20/M non poteva considerarsi ottimale ma dovuta a evidente necessità, poichè operando nei limiti, prestazioni e caratteristiche tecniche e di volo non andavano al di là di un accettabile ed onesto servizio senza peraltro sconfinare nel desiderabile com'era nelle speranze dei responsabili del CAI.

La scelta sui reparti da inserire nel CAI cadde su quelli della 1ª Squadra Aerea (Gen. S.A. Rino Corso Fougier) che

avevano già avuto esperienza di guerra aerea durante la breve campagna sul fronte occidentale, e che ora schierati sui campi dell'Italia nord occidentale erano rimasti operativamente inattivi dalla fine del giugno. Fra gli stormi da bombardamento dotati di Fiat BR. 20/M vennero scelti il 13° e il 43°, considerando ovviamente oltre la scelta specifica del velivolo bimotore Fiat, la migliore sistemazione anteriore del navigatore-puntatore per traguardare i bersagli e collegarsi più rapidamente col pilota, la robusta conformazione strutturale, le sue caratteristiche di volo, anche se si evidenziava in contrapposizione, la non elevata autonomia, l'insufficiente capacità difensiva con 4 armi cal. 7,7/12,7 mm, la modesta velocità di crociera (km/h 340), la mancanza di serbatoi semapizzati, difficoltà di decollo a pieno carico per insufficienza motrice ai limiti di sicurezza, difficoltà di manutenzione in continuità specialmente per i difficili motori Fiat A. 80. Per la ricognizione terrestre venne prescelta la 172ª Sqd. R.S.T. che ebbe in assegnazione 6 trimotori Cant.Z 1007/Bis mentre si trovava schierata sul campo di Bresso intenta alla sostituzione del materiale di volo.

Per la caccia venne prescelto il 18° Gruppo CT del 3° Stormo che aveva in dotazione Fiat CR.42, mentre la mancanza di reparti della 1ª Squadra Aerea dotati di Fiat G.50 impose l'assegnazione al CAI del 20° Gruppo CT distaccato per l'occasione dal 51° Stormo basato a Ciampino sud. Il Fiat G.50 non era un aereo molto quotato sotto il profilo tecnico, mancava di sufficiente stabilità, aveva modesta velocità ascensionale, presentava alcune difficoltà in decollo ed atterraggio.

Ma le scelte attuate non presentavano in alternativa ulteriori migliori possibilità di selezione nell'ambito della gamma eterogenea del materiale di volo dell'Aeronautica italiana disponibile, e fu quindi giocoforza adottarle, anche se venne valutato accuratamente dallo SM/RA il grave rischio che correva la R.A. operando in siffatte condizioni che minacciavano di incrinare il suo prestigio nel caso di insuccesso e di minare il morale dei suoi uomini nel confronto qualitativo con tedeschi ed inglesi.

Si sapeva per certo che la RAF impiegava di norma Spitfire ed Hurricane contro i Messerschmitt della Luftwaffe e le valutazioni tecniche degli esperti in combattimento aereo dello SM/RA, presentavano i due velivoli inglesi con velocità oscillanti fra i 540/570 km/h, con identico armamento basato su 8 armi cal. 7,7 e tangenza sui 10.000 metri, cui si contrapponeva il Bf. 109/E con due sole armi cal. 7,92 integrate però da due cannoni da 20 mm, velocità km/h 550 e tangenza sui 10500 m: tre velivoli che si equivalevano quindi per caratteristiche tecniche e belliche ed il cui confronto era da

considerarsi accettabile ed equilibrato sotto ogni punto di vista. Poteva però tale confronto considerarsi accettabile anche per i velivoli italiani? La risposta è no! La minore tangenza operativa dei BR. 20/M non superiore ai 4500/5000 m, avrebbe costretto i caccia di scorta a volare a quote solo leggermente superiori ai bimotori da bombardamento, col risultato di menomare notevolmente le possibilità di manovrare in combattimento, di dover subire gli attacchi dall'alto portati dalla R.A.F. in condizioni di superiorità e di concedere invariabilmente, in tali condizioni d'impiego, la sorpresa tattica all'avversario. A questi elementi era necessario aggiungere la minore velocità (almeno 100 km/h più bassa), il minore armamento, le difficoltà di poter comunicare tempestivamente senza per altro ricevere informazioni utili per il combattimento, per sapere la quota in cui si trovava l'avversario, la sua posizione e consistenza: tutte cose utilissime che gli inglesi conoscevano sollecitamente per mezzo della radio e guida-caccia dei G.C.I., delle segnalazioni radar ricevute attraverso gli apparati VHF di cui erano dotati i loro aerei che li aggiornavano sulle situazioni tattiche, le stesse identiche informazioni che ricevevano peraltro anche i Messerschmitt della Luftwaffe attraverso lo Ja. Fu. di Zona. Una situazione molto difficile dunque e di problematica soluzione col materiale di volo disponibile, le attrezzature di bordo utilizzate, la mancanza di equipaggiamenti radioelettrici e d'armamento idonei a combattere se non in condizioni di confronto accettabili, almeno meno gravosi sul piano umano e tecnico.

Le notizie riportate dalla commissione italiana guidata dal Gen. Fougier inviata durante l'estate in Belgio per contatti con la Luftwaffe, furono giudicate molto confortanti poiché avute dall'aviazione tedesca e riguardavano l'esito della lotta contro l'Inghilterra; la commissione ebbe dati statistici ottimistici che denotavano le gravi perdite subite dalla RAF, lo scadimento di morale degli aviatori britannici, la sensazione che ben presto l'Inghilterra sarebbe caduta sotto l'implacabile offensiva aerea scatenata dalla Luftwaffe. In tali condizioni psicologiche e operative, la presenza del CAI avrebbe avuto la sua importanza e il suo contributo sarebbe stato sicuramente apprezzato e richiesto, valutato e considerato nella misura che poteva globalmente fornire sotto l'aspetto militare e politico, come auspicato più volte e confermato dal Ministro degli Esteri italiano Conte Galeazzo Ciano, fervente patrocinatore della presenza aeronautica italiana al fianco della Germania. Nel contesto delle informazioni recepite dal Gen. Fougier, vi era anche la promessa fatta dalla Luftwaffe di fornire al più presto ed in ampia misura velivoli Messerschmitt Bf. 109 all'aeronautica italiana, per compensare ade-

guatamente l'insufficienza del materiale di volo della caccia ed in parte anche del bombardamento, giudicato dagli esperti tedeschi: «... assolutamente inadatto a partecipare alle operazioni dell'England Blitz».

Con queste apparentemente favorevoli ma teoriche premesse, furono superate remore e prevenzioni e la preparazione proseguì con alacrità ed entusiasmo.

Il 10 settembre 1940 veniva ufficialmente costituito il Corpo Aereo Italiano — CAI — posto al comando del Gen. S.A. Rino Corso Fougier che aveva sostituito il previsto originario comandante Gen. B.A. Silvio Scaroni. Il C.A.I. si componeva come appresso indicato: Capo Stato Maggiore (Col. AA rn. Sergio Lalatta), Servizi Tecnici, d'Intendenza, Sanitari, Logistici, Polizia Militare, Posta Militare, Autoreparto di manovra. Quali reparti di volo venivano assegnati stormi e gruppi delle Divisioni Aeree Drago e Borea con il 13° Stormo BT (Col. Carlo De Capoa) con i gruppi 11° (Sqd. 1^a/4^a) e 43° (Sqd. 3^a/5^a); il 43° Stormo BT (Col. Luigi Questa) con i gruppi: 98° (Sqd. 240^a/241^a) e 99° (Sqd. 242^a e 243^a); la Caccia vedeva la sua presenza con il neo costituito 56° Stormo di formazione (Col. Umberto Chiesa) composto col 18° Gruppo CT (Sqd. 83^a/85^a/95^a) al comando del Magg. Ferruccio Vosilla, e il 20° Gruppo CT (Magg. Mario Bonzano) con le Sqd. 351^a/352^a/353^a; la ricognizione si avvaleva della 172^a Sqd. R.S.T. (Cap. Giovanni Vassallo). I reparti avrebbero portato al seguito anche i velivoli da supporto tecnico Ca. 133/T e da collegamento Ca. 164.

Complessivamente il CAI avrebbe avuto una forza di oltre 200 aeroplani suddivisi fra 80 Fiat BR. 20/M, 50 Fiat CR.42, 45 Fiat G. 50, 12 Ca. 133/T, 9 Ca. 164, 6 Cant. 1007/Bis, un SM. 79/TP ed una forza complessiva di 4000/4500 uomini fra piloti, specialisti, avieri, ufficiali, sottufficiali, graduati, operai O.T..

Le basi aeree che la Luftwaffe avrebbe messo a disposizione dell'Aeronautica italiana comprendevano: Evère, Chievres, Melsbroeck, Maldegem, Ursel; la sede di comando del CAI era stata fissata a Bruxelles/Les Espinette, il comando Bombardamento a Chièvres, quello Caccia a Maldegem. Quali campi ausiliari erano disponibili: Courtrai/Wevelgem, Steene, Raversyde, Coxide, Morseele; tutti gli aeroporti assegnati erano stati dotati delle necessarie attrezzature per il decollo e l'atterraggio, di segnalazioni d'uso, difese contraeree, camuffamento campale, fabbricati vari per comandi, officine, magazzini. La Luftwaffe avrebbe provveduto in collaborazione con i servizi del CAI al controllo Meteo, ad assicurare i necessari collegamenti a filo e via radio per le comunicazioni fra la rete interna del CAI, i comandi della Luftwaffe a Berlino e della Regia Aeronautica a Roma, a fornire inoltre at-

trezzature tecniche, materiali ed equipaggiamenti necessari alle esigenze italiane ed in rapporto alla situazione ambientale, climatica, infrastrutturale.

La componente umana del CAI era eterogenea per provenienza e composizione, addestramento e preparazione poiché risentiva della fretta con cui erano stati riorganizzati certi reparti, delle sostituzioni di comandanti a livello di gruppo e di squadriglia che si erano verificati, della mancanza di un preciso e comune addestramento che variava da reparto a reparto. La percentuale dei piloti abilitati al volo S.V. era dell'inaccettabile misura del 2,5%, modesta la pratica di volo notturno esperita peraltro in condizioni ottimali, sconosciuto in gran parte l'uso del RDG per l'assistenza alla navigazione strumentale e la navigazione con radio assistenza. Gli specialisti marconisti considerati idonei sotto il profilo professionale alla normale ricezione/trasmisione del periodo di guerra, alla pratica di radio assistenza ed all'impiego del Radiogoniometro erano nella misura del 20%, mentre più preoccupante ancora risultava la situazione di piloti da Caccia privi totalmente di esperienza in materia di V.S.V. i quali ricevettero affrettatamente alcune elementari istruzioni poco prima della partenza per il Belgio, circa l'impiego di strumenti di radionavigazione, alcuni dei quali vennero installati come integrazione extra alla normale ma insufficiente strumentazione standard dei velivoli.

Il territorio d'impiego assegnato al CAI comprendeva: il 53° Paralelo Nord, il 1° Meridiano Ovest, a sud il fiume Tamigi e nel rettangolo segnato da questi limiti geografici fra Luton a N.W., Great Yarmouth a N.E., Portsmouth a Sud e Folkestone a Est era stato stabilito il settore operativo che comprendeva anche Londra, Norwich, Cambridge, Brighton per indicare alcune fra le principali città inglesi, con distanze medie fra i campi assegnati al CAI ed i probabili obiettivi oscillanti fra i 300/320 km. di cui almeno 150/180 al di sopra del Mare del Nord. La permanenza massima dei caccia italiani in rapporto alla loro autonomia era stata fissata in 15' sulla verticale delle Contee del Kent (settore est) e del Sussex (settore Sud-Est). Oltre ad esperire i normali compiti bellici, i caccia italiani dovevano disimpegnare il servizio di sorveglianza e d'allarme sul fronte a mare dello schieramento anti-stante le basi assegnate al CAI e sino al confine olandese incluso.

Il giorno 11 settembre iniziavano le prime partenze in treno del personale e del materiale, che avevano termine il giorno 24 con l'impiego di oltre un migliaio di vagoni ferroviari merci e di circa 150 vetture per passeggeri. Il 25 arrivava anche il Gen. Fougier che prendeva possesso della sua carica nella sede di comando designata, fatto oggetto degli onori

militari da parte di una compagnia della Luftwaffe con musica e bandiera. Veniva ricevuto dal Gen. von Kotze comandante il 2° Flieger Korps nel cui ambito il CAI era stato operativamente inserito, e presentato al Ten. Gen. Wimler comandante il Luftgau Belgische-Nord Frankreich.

Una prima sgradevole impressione sulla diversità della regolamentazione aerea e sulla rigidità d'applicazione di metodi e di procedure sulla navigazione aerea esistenti fra Italia e Germania, toccò proprio al Gen. Fougier durante il volo di trasferimento dall'Italia al Belgio. Il suo SM. 79/TP giunto a Monaco/Neubiberg venne impedito a proseguire il volo dalle autorità aeronautiche della Luftwaffe, in quanto privo di riscaldamento al tubo di Pitot e perchè sprovvisto di impianto antighiaccio sulle ali.

Fu giocoforza proseguire il viaggio per Bruxelles con uno Ju. 52 attrezzato messo a disposizione dell'Aviazione tedesca. Ma la sorte che subirono gli apparecchi del CAI durante il volo di trasferimento dall'Italia fu ancor più drammatica.

Gli apparecchi dei reparti destinati al CAI, in gran parte di nuova produzione, revisionati ad hoc prima della partenza e dotati per l'occasione di RDG Safar installati sul BR. 20 per migliorare la navigazione, ebbero le seguenti vicissitudini:

Il 27 settembre iniziava a partire il 13° Stormo BT da S. Damiano/Piacenza con 37 BR. 20/M il quale perdeva per incidenti di navigazione alcuni velivoli sul percorso stabilito, in quanto erano stati costretti ad atterrare ad Augsburg, Koln, Frankfurt a/Main, Anversa e Spa per motivi diversi. Durante l'atterraggio ad Evère un BR. 20 capottava per eccesso di velocità e si distruggeva causando ferite e contusioni all'equipaggio. Solo 30 bimotori atterravano indenni sul campo designato di Melsbroeck.

Il 43° Stormo BT decollava al completo da Cameri/Novara il giorno 27 con tutti i suoi 40 BR 20/M.

Durante il volo si verificava un atterraggio forzato in Baviera di un bimotore con la perdita del velivolo; l'atterraggio di emergenza di un altro velivolo e la perdita di un terzo bombardiere con la morte di tre specialisti e di due feriti per lancio d'emergenza col paracadute; quattro aerei atterravano a Norimberga, altri tre nella zona di Monaco per insufficiente visibilità e fra questi uno si distruggeva al suolo con feriti e contusi fra l'equipaggio. I rimanenti 30 atterravano sul campo assegnato di Chièvres, e fra questi l'aereo al comando del Gen. B.A. Ruggero Bonomi comandante designato del Bombardamento del CAI. I velivoli da caccia decollavano a tappe verso il nord; il 22 settembre partiva da Ciampino il 20° Gruppo di cui G. 50 erano stati dotati di

un nuovo modello di girobussola e di serbatoio ausiliario per aumentare l'autonomia. Nella stessa giornata i 45 Fiat atterravano senza inconvenienti a Treviso/S. Angelo dove le avverse condizioni bloccavano il reparto sino al 6 ottobre allorchè si trasferiva a Bolzano/S. Giacomo, perdendo un aereo in atterraggio causa capottamento, aereo che venne però prontamente sostituito qualche giorno più tardi. Il 17 dopo undici giorni di attesa causa maltempo a Bolzano, il 20° ripartiva portandosi prima a Monaco/Neubiberg ma perdendo un aereo per strada per mancanza di carburante. Nuova partenza per Francoforte il giorno 18 e arrivo al campo designato di Maldegem il giorno successivo, non senza alcuni curiosi inconvenienti causati dalla perfetta mimetizzazione del campo camuffato in tenuta agricola, che disorientarono otticamente più di un pilota, uno dei quali capottava per errore di atterraggio ed altri subivano alcuni danni ai velivoli. La forza del reparto d'arrivo a Maldegem era di 43 Fiat G.50.

Il 18° Gruppo CT di stanza a Mirafiori evitò per miracolo durante la notte del 5 ottobre la distruzione di tutti i suoi aerei allineati sul piazzale dell'aeroporto fatti segno a lanci di bombe da parte della RAF, che caddero fortunatamente al lato opposto del campo. Il 6 ottobre il reparto del Magg. Vossila i cui CR. 42 avevano ugualmente subito alcune modifiche: serbatoi semapizzati, radio ARC. 1 ricevente, un nuovo tipo di collimatore a riflessione S. Giorgio e l'incomprensibile sostituzione in arma cal. 7,7 di una Safat 12,7 mm (arma montata peraltro sovrapposta all'altra e non parallelamente), decollava per Treviso al gran completo con tutti i 50 CR. 42 e i 6 Ca. 133/T di supporto tecnico e dopo il rifornimento ripartiva per Monaco/Neubiberg dove il maltempo bloccava il reparto sino al giorno 17 ottobre. Decollo il 18 per Francoforte prima e per Ursel successivamente, che venne raggiunta il 19, senza altri inconvenienti di sorta, al completo.

Ugualmente priva di inconvenienti fu la navigazione della 172ª Sqd. RST che da Bresso si portò a Melsbroeck con 5 Cant. 1007/Bis, dopo le tappe tecniche di Monaco e di Francoforte.

Alla data del 20 ottobre il CAI risultava schierato al completo con 61 BR. 20/M, 50 CR. 42; 42 G. 50, 5 Cant. 1007/Bis, 12 Ca. 133/T, 1 SM. 75/TP, 9 Ca. 164 cui si sarebbe aggiunto qualche giorno più tardi un Fi. 156 omaggio del Feldmaresciallo Kesselring al Gen. Fougier. Un trimotore SM. 75 attrezzato adeguatamente aveva sostituito l'inadatto SM. 79 come velivolo personale del comandante del CAI, mentre lo SM/RA assegnava, per il servizio di corriere fra il CAI e l'Italia, lo Ju.

52 I-BIZI messo a disposizione dell'Ala Littoria.

L'inserimento del CAI nel 2° Flieger Korps della Luftlotte 2, portava all'assegnazione di nominativi convenzionali dei reparti italiani per gli ordini di servizio ed operativi della G.U. della Luftwaffe, che risultavano così definiti: 13° Stormo BT (KG. 13), 43° Stormo BT (KG. 43), 18° Gruppo CT (18/56 JG.), 20° Gruppo CT (20/56 JG.), la 172ª Sqd. RST diveniva 172/F. Akl.

Anche gli aeroporti ebbero un nominativo convenzionale e si trasformarono come segue: Saturno (Ursel), Urano (Maldegem), Dedalo (Melsbroeck), Icaro (Evére), Vulcano (Chièvres).

La difesa contraerea dei campi assegnati al CAI e servita dalla Flak comprendeva le seguenti posizioni:

Aeroporto «Icaro» (Evére) — 1 Batt. 88/56-4 da 20-8 fotoelettriche.

Aeroporto «Saturno» (Ursel) — 24 mitragliere da 20.

Aeroporto «Urano» (Maldegem) — 3 batt. da 20-1 da 88/56.

Aeroporto «Dedalo» (Melsbroeck) — 7 Batt. da 20-4 da 88/56-8 fotoelettriche.

Le rotte di approccio ai campi del CAI erano le seguenti:

Rotta A — faro «Brunilde» — faro girevole di Waarde-rotta su Anversa/Deurne.

Rotta B — faro girevole «Olga» punto luminoso «Margot» — Maag von Gent-Anversa/Deurne.

Rotta C — faro girevole di Moorselede-Yperni — faro luminoso di Lilla-Monsen Pevele — rotta su Bendeville.

Rotta D — faro luminoso «Liese» — faro di Blongervall-

Estrée/Cauchie — faro luminoso di Lilla — rotta su Bruxelles. Le frequenze radio assegnate comprendevano: Servizio M/Kc/s 6227 (BR. 20/Cant. 1007), Servizio R-Kc/s 342 (43° Stormo) Kc/s 365 (13° Stormo), Cifrario «Aquila» — «Aquila I». L'impiego dei bombardieri prevedeva attacchi iniziali su zone costiere e poi gradualmente verso l'interno dell'Inghilterra sud-orientale, scorta di caccia in missioni diurne, ricognizioni ad alta quota su obiettivi della zona S.E., crociere offensive e di sorveglianza.

Circa il grado di preparazione degli equipaggi del bombardamento, lo SM/RA riteneva lo standard dei piloti e specialisti sufficientemente idoneo per eseguire missioni operative sia pure con coefficiente di difficoltà 6/10, mentre si faceva più ampio assegnamento sui piloti della Caccia ritenuti professionalmente all'altezza dei migliori piloti tedeschi. La valutazione italiana non teneva conto però, per mancanza d'informazioni, del diverso metodo didattico e addestrativo adottato dalle due aviazioni, scuola che differiva notevolmente nel-

la Luftwaffe per durata e preparazione, materie d'insegnamento, materiali didattici e attrezzature usate nel periodo addestrativo, capacità globale frutto di un bagaglio tecnico-professionale quanto mai vasto che ad esempio comprendeva nei piloti dell'aviazione tedesca il volo strumentale col RDG e S.V. come materia normale, aspetto questo assolutamente sconosciuto nella maggior parte dei piloti italiani, come era d'altronde scarsamente in auge nelle scuole caccia tedesche un eccessivo e raffinato addestramento acrobatico, vanto ed orgoglio della scuola italiana. Da una parte emergeva una preparazione tecnico-scientifica molto profonda basata su un vasto impiego pratico di strumenti, attrezzature, apparati, corredati da necessarie ma non inutili nozioni teoriche, da un assiduo impiego di velivoli addestrativi diversi per caratteristiche d'impiego e strumentazione, utilizzati con un elevato numero di ore di volo. L'altra scuola vedeva una preparazione nozionistica ed essenzialmente teorica, ampia come materie di studio ma scarsamente utilizzabili sotto l'aspetto professionale, una modesta pratica sulla strumentazione elementare del velivolo integrata da un numero di ore di volo con aerei scuola a livello turistico nei limiti della normalità, una difformità di addestramento specifico per le specializzazioni che variava da scuola a scuola, con risultati non sempre omogenei, con voli effettuati quasi sempre in normali condizioni di tempo e di visibilità, tipici delle stagioni italiane. Basti pensare agli inconvenienti occorsi ai velivoli durante la navigazione poiché il CAI si trasferì nel Belgio all'inizio della stagione autunnale riscontrata ben diversa per caratteristiche climatiche, meteorologiche, temperature, visibilità, forti perturbazioni atmosferiche, da quella italiana dello stesso periodo, al punto di considerare come «ricorrente e quotidiana» la condizione di tempo proibitiva che per i piloti tedeschi era invece norma, constatazione questa riconosciuta e valutata esattamente anche dallo SM/RA, che consigliava al comando CAI il superamento delle difficoltà esistenti con un più intenso allenamento al decollo e atterraggio di piloti ed equipaggi per adeguarsi alle condizioni esistenti nel Belgio, prescrivendo solo talune limitazioni d'impiego per i bombardieri che sconsigliavano, per le eccessive difficoltà da affrontare non compensate da adeguata preparazione a risolverle, l'esecuzione di talune missioni in condizioni di insufficiente visibilità. Ancora più restrittive erano le norme d'impiego per i velivoli da caccia, fissate solo per «voli a vista».

Fu necessario attuare una selezione fra i piloti abilitati al V.S.V. raggruppandoli in un nucleo d'istruzione, che a turno aveva il compito di preparare gli equipaggi a tale condotta particolare del velivolo, mentre lo SM a Roma era costretto a riaprire d'urgenza a Littoria la disciolta scuola di V.S.V..

chiusa il 15.5.1940 per ordine del nuovo Capo di SM, per inviarsi a turno piloti e specialisti. Il comando CAI ritenne opportuno inoltre chiedere l'assistenza tecnica della Luftwaffe che mise a disposizione sul campo di Chièvres uno Junkers W. 34 e uno Ju. 52 attrezzati per la V.S.V. ed il relativo personale istruttore, inviando inoltre a turno presso la Flieger Blindschule di Wien/Aspern gruppi di piloti e specialisti per corsi di V.S.V. . Una serie di urgenti provvedimenti presi allo scopo di costituire nel minor tempo possibile un nucleo addestrato di piloti e di specialisti per eseguire con un discreto coefficiente di sicurezza missioni di guerra.

Vennero impartite nozioni a tutto il personale circa i metodi di radioassistenza della Luftwaffe e precisata la procedura di navigazione circoscritta entro ben prestabiliti corridoi aerei, evitando assolutamente indisciplinate che potevano costare la vita ai piloti ed equipaggi allorché l'uscita dai corridoi prestabiliti di aerei non identificati provocava l'intervento automatico della Flak come sfortunatamente accaduto in alcuni episodi iniziali. Decolli e atterraggi, procedure di avvicinamento e navigazione assistita andavano eseguite nei rigidi criteri vigenti nella Luftwaffe e fu giocoforza attenersi a tali sistemi che però garantivano maggiore sicurezza, evitando per quanto possibile equivoci d'identificazione, assumendo un regolato e coordinato aspetto di servizio in guerra.

Per la caccia si adottarono criteri di assuefazione in conferenze con i piloti tedeschi degli stormi 51^o, 54^o e 27^o, che furono prodighi di consigli basati sulle loro recenti esperienze di guerra. Il parere degli esperti della Luftwaffe sulla R.A. italiana, quando venne richiesto, fu quasi sempre negativo e critico, sia per lo standard qualitativo del materiale inviato in Belgio che per quello professionale. Il materiale di volo italiano, considerato dai servizi tecnici della RA relativamente moderno e idoneo, venne definito dai tedeschi «idoneo ad operazioni di guerra con difficoltà di 2° grado» il che equivaleva nel freddo linguaggio tecnico, a rinunciare a priori ad ogni possibilità di azione sul fronte dell'England Blitz. Alcuni famosi comandanti della Caccia tedesca fra cui Moelders e Galland, presso i cui rispettivi Geschwader si appoggiarono per motivi di servizio i piloti italiani, espressero apertamente e senza mezzi termini la loro personale disapprovazione sulla qualità tecnica dei caccia italiani, sul loro armamento; manifestarono acerbamente le loro critiche sull'assenza delle corazze dorsali, sulla mancanza di concrete possibilità operative per competere alle alte quote con "Spitfire" ed "Hurricane", operanti normalmente sui 9000/10000 m, e consigliarono come manovrare con azione diversiva nell'ipotesi di attacchi discendenti alle spalle, ritenuti i più probabili a verificarsi a loro giudizio. Per i piloti italiani sentire queste severe

critiche sui loro apparecchi e constatare i diversi, inconciliabili metodi di lotta nei cieli ad elevato livello tecnico-bellico fu una grande amarezza e delusione, ed anche se apprezzarono la franchezza con il rude linguaggio dei piloti germanici, compresero che era necessario accertare e stabilire fino a che punto erano valide critiche e consigli se questi non venivano tradotti al momento della verità affrontando il nemico, unico motivo che giustificava pienamente la loro presenza sul fronte della Manica unitamente al loro dovere di soldati. Quale primo risultato delle osservazioni e dei suggerimenti fatti dagli esperti tedeschi sulle condizioni del CAI, oltre ai provvedimenti di qualificazione adottati per il personale dei reparti da bombardamento, si provvide ad inviare gruppi di piloti della Caccia a frequentare dei corsi di transizione sul Bf. 109/E, la cui consegna alla R.A. rientrava ed era prevista negli accordi preliminari stabiliti dal Gen. Fougier col Feldmaresciallo Kesselring. Si cominciò inviando a Cazaux, base dello J.G. 51, piloti del 20° Gruppo. Come ufficiali di collegamento della Luftflotte 2 presso il CAI, vennero nominati il Magg. Mix per la Caccia e il Cap. Lange per il Bombardamento.

Sul finire del mese di ottobre tutti i velivoli del CAI vennero condizionati cromaticamente per motivi di sicurezza con i distintivi ottici stabiliti dalla Luftwaffe sul «Kanal Raum», con fascia gialla sulla fusoliera per i bombardieri, sulla capote motore per i caccia. Molti BR. 20 vennero anche muniti di corazza e si studiò come dotare ugualmente i caccia della necessaria protezione, mentre il servizio tecnico del CAI iniziava degli studi per installare un dispositivo di lancio per bomba da 250 kg per CR. 42. Vennero adottati parabrezza termici per i bombardieri, assegnati stivaletti felpati in pelo e giubbotti salvagente gonfiabili tipo Luftwaffe, eliminate deviazioni magnetiche sulla bussola del CR. 42, addestrati alla difesa dei campi gli avieri italiani addetti alle mitragliere AA, che vennero inviati presso il poligono di tiro della Flak di Le Zoute.

Nel momento in cui il CAI superando una notevole serie di difficoltà e deficienze tecniche poteva considerarsi pronto ad intraprendere operazioni di guerra contro l'Inghilterra, la situazione strategica dell'England Blitz risultava profondamente cambiata rispetto alle ottimistiche notizie del mese di agosto!

In questo difficile momento di guerra, si inseriscono nella storia dell'Aeronautica italiana le vicende del Corpo Aereo Italiano e dei suoi uomini.

La situazione tattica generale imponeva l'impiego non più come in passato di massicce formazioni per incursioni diurne sull'Inghilterra fortemente scortate da caccia, ma solo spora-

diche missioni notturne condotte con robusti nuclei di bombardieri e incursioni diurne di Ja.Bo. Messerschmitt 109 scortati da forti gruppi di caccia, aspetto evolutivo questo adottato necessariamente dalla Luftwaffe per contenere le gravi perdite subite dai bombardieri in quota e dagli Stukas, compensate solo in parte dagli attacchi iniziati contro città inglesi e la stessa Londra, mentre la RAF dal canto suo aveva perfezionato il suo sistema difensivo con grande efficacia per l'esito delle intercettazioni basate sui guida-caccia collegati ai radar e su forti formazioni di caccia intercettori.

Il peggioramento delle condizioni atmosferiche dovuto all'inizio della cattiva stagione, le basse temperature registrate, le difficoltà di adattamento alle nuove condizioni atmosferiche e climatiche e alla scarsa visibilità per nebbia e foschia, erano oramai una serie di elementi negativi di cui il CAI aveva preso coscienza obiettivamente, inserendoli quotidianamente fra i compiti che doveva affrontare e risolvere, in attesa che venisse dato l'ordine da parte del 2° Corpo Aereo di iniziare le missioni di guerra: era quanto era stato possibile fare nel breve volgere di tempo di un mese dal suo arrivo in Belgio.

L'ATTIVITÀ OPERATIVA DEL C.A.I.

La prima missione di bombardamento si verificò nella serata del 24 ottobre col decollo di 17 BR. 20/M dei due stormi diretti sulla zona portuale di Harwich. Un bimotore precipitò in decollo per piantata motore incendiandosi, esplodendo e causando la morte dell'intero equipaggio; altri due rientrarono anzitempo per noie ai motori e i rimanenti 14 attaccarono l'obiettivo chiaramente illuminato e difeso da forte tiro contraereo che danneggiava alcuni velivoli. In fase di rientro cadde un altro BR.20 abbandonato tempestivamente dall'equipaggio per esaurimento del carburante; un altro bimotore venne ugualmente lasciato al suo destino a seguito di un guasto alla radio che impediva di ricevere la necessaria assistenza da terra per garantire l'atterraggio senza visibilità; un terzo bombardiere atterrava in Francia sul campo di Lilla avendo dirottato per cattive condizioni atmosferiche incontrate lungo la rotta di rientro. La prima missione si era conclusa negativamente con la perdita di 4 BR. 20/M e la morte di 4 aviatori.

La missione successiva venne effettuata il 27 ottobre da 15 BR. 20 del 43° Stormo diretti su Margate, e si svolse in pieno giorno con la partecipazione di 62 caccia di scorta fra G. 50 e CR. 42 che dovevano attendere i bombardieri sulla verticale di Ostenda per poi accompagnarli sull'obiettivo sito

sulla costa sud-orientale dell'Inghilterra. Il mancato appuntamento dei BR. 20 coi caccia del 18° Gruppo, orbitanti in zona priva di nubi, causò il rientro anzitempo dei bombardieri richiamati via radio da Melsbroeck mentre i G. 50 del 20° Gruppo decollati da Maldegem, furono costretti ugualmente a rientrare per cattiva visibilità. I CR. 42 rimasti soli diressero verso l'obiettivo designato nella convinzione di trovare in zona i BR. 20 da scortare. Privi di radio rientrarono una volta chiarito l'equivoco a Ussel a notte fatta e sotto una gelida pioggia battente.

Il 29 ottobre nuova missione diurna di 15 BR. 20/M del 43° Stormo sulla zona portuale di Ramsgate. La scorta doveva essere assicurata da 39 CR. 42 e 34 G. 50 impegnati assieme ai tedeschi nell'operazione « Ballo in maschera » organizzata dalla Luftflotte 2 con la partecipazione di 65 bombardieri tedeschi e 123 Ja.Bo. 109. Complessivamente erano 506 i velivoli italo-tedeschi partecipanti all'operazione. Ai velivoli italiani venne assegnata una manovra diversiva tendente a distrarre i radar dal settore del Kent che dovevano attaccare i cacciabombardieri tedeschi.

Una discreta visibilità accompagnò la rotta dei bombardieri italiani che colpivano gli obiettivi assegnati con 10.000 kg di esplosivo e sotto una forte reazione contraerea che danneggiava alcuni bombardieri bimotori fra cui uno in modo particolare che venne costretto ad un atterraggio di fortuna nella campagna belga con feriti e contusi a bordo.

Nel periodo 20/30 ottobre il CAI perdette 5 BR. 20/M e un Ca. 164 mentre rimanevano danneggiati altri 5 bimotori e 3 CR. 42.

Il 1° novembre due gruppi caccia con 72 velivoli effettuarono una crociera offensiva sull'itinerario Ramsgate-Canterbury-Dover-Folkestone sfilando a quota 6500 sulla verticale dell'Inghilterra sud-orientale senza incontrare la caccia della RAF ma solo una modesta reazione contraerea fattasi però più intensa nella zona di Folkestone.

5 novembre — Missione notturna su Ipswich e Harwich nella Contea del Suffolk con la partecipazione di 8 BR. 20 del 13° Stormo. Intensa reazione contraerea e presenza accertata di caccia notturna in zona. Alcuni velivoli leggermente danneggiati dal tiro nemico e per incidenti di atterraggio causa scarsa visibilità sul Belgio.

8 novembre — Crociera offensiva del 20° Gruppo CT fra Dungeness-Folkestone-Canterbury-Margate. Alcuni avvistamenti a distanza di caccia inglesi tipo "Spitfire" o "Hurricane" ma nessun contatto. Nel pomeriggio crociera offensiva del 18° Gruppo CT nella zona costiera fra Ostenda e Hock van Holland dalla cui direttrice entravano in Belgio i bombardieri della RAF. Rientro al buio con l'assistenza di

fotoelettriche e quella molto « calorosa » della Flak causata dall'errato sconfinamento di alcuni aerei al di fuori dei corridoi stabiliti. Nessun danno e chiarimento dell'equivoco con il lancio di razzi di segnalazione.

9 novembre — Missione diurna di una pattuglia di 5 BR. 20 del 43° Stormo BT diretta su obiettivi fra Ramsgate e Dungeness scortata da 29 CR. 42 in crociera protettiva su Ashford e Canterbury. La missione venne interrotta via radio causa peggioramento delle condizioni atmosferiche nella zona di Melsbroeck.

10 novembre — Attacco notturno su Hipswich programmato per il 13° Stormo ma bloccato un'ora dopo il decollo dal peggioramento della situazione meteorologica.

11 novembre — Azione diurna denominata « Vermouth Cinzano » combinata fra BR. 20/M del 43° Stormo e i Cant. Z 1007/Bis della 172ª Sqd. RST scortati da 40 CR. 42 e 24 G. 50.

L'operazione aveva per scopo un attacco reale su Harwich dei BR. 20 ed uno simulato dei Cant. 1007 più a sud, in direzione di Londra, per allarmare i radar e facilitare il transito a N.E. di Hasting di una grossa formazione della Luftwaffe diretta su obiettivi della cintura londinese.

Appuntamento di BR. 20 e Cant. 1007 sul cielo di Ostenda dove si incontravano però solo CR. 42 poiché i G. 50 decollati regolarmente da Maldegem erano stati costretti a rientrare per peggioramento della situazione atmosferica sul loro campo. La formazione mista proseguì verso N.W. giungendo molto frazionata nella zona di Harwich che risultava stranamente sgombra da nubi. La radio segnalava ripetutamente la presenza di caccia inglesi che erano molto frazionati nella zona a causa del tentativo di intercettare contemporaneamente la formazione tedesca e quella italiana. L'obiettivo dell'operazione combinata venne parzialmente ottenuto a scapito però della formazione aerea del CAI di entità notevolmente inferiore a quella della 2ª Flotta Aerea e menomata numericamente dall'assenza dei G. 50.

La colonna dei caccia-bombardieri che navigava a quota sui 4000/5000 m. risultava fra l'altro notevolmente allungata per l'eccessiva velocità tenuta dalla pattuglia di testa dei bombardieri che aveva modificato la formazione stabilita e distanziato il grosso dei bimotori e relativi caccia di scorta. In tale sfavorevole situazione tattica, la punta della formazione venne improvvisamente intercettata di sorpresa da caccia "Spitfire" ed "Hurricane" degli squadroni 46° e 257° decollati da Martlesham e North Weald, dopo un rapido rifornimento di carburante al rientro da una precedente missione. Attaccati dall'alto verso il basso come previsto, due BR. 20 vennero immediatamente e in rapida successione ab-

battuti in fiamme, mentre un terzo colpito gravemente fu costretto a prendere terra nella zona di Bromeswell con morti e feriti a bordo; altri 4 bimotori risultavano danneggiati in più parti con feriti fra gli equipaggi. In tale frangente i CR. 42, che erano suddivisi in due tronconi posti rispettivamente a difesa dei bombardieri e scorta arretrata, intervennero alla massima velocità possibile verso l'avanguardia della formazione per difendere, nei limiti consentiti dalle loro possibilità, i BR. 20 dall'attacco veloce e distruttivo effettuato dai caccia nemici. Le rapidissime puntate degli "Hurricane" impedivano però ai più lenti ma acrobatici caccia italiani di esprimere appieno le loro possibilità di manovra offensiva, per l'impossibilità di tragguardare, mirare e aprire il fuoco con le armi di bordo.

Impossibilitati a prevenire o inseguire i velocissimi caccia nemici, i piloti italiani seguendo l'esempio del Magg. Vosilla dovettero necessariamente cambiare tattica ed attendere a piè fermo sopra i bombardieri, sacrificandosi come fedeli cani da guardia per evitare ulteriori abbattimenti, l'inevitabile sopraggiungere degli "Hurricane" in fase di ricongiungimento più in alto, per tentare di mitragliarli nei brevi attimi di collimazione a portata utile di tiro, allorché i caccia nemici dovevano necessariamente rallentare per mirare. Tali aleatorie possibilità non furono molte ma quelle poche che si presentarono furono efficaci poiché molte raffiche andarono a segno. Sicuramente risultavano colpiti ed abbattuti 3 "Hurricane"; altri ancora erano stati efficacemente mitragliati.

Gli abbattimenti segnalati vennero confermati dai diversi piloti, che avvistavano la discesa in mare di tre paracadute a spicchi colorati bianco-arancione non in dotazione alla R.A. ma di normale assegnazione alla RAF per fornitura USA (Pioneer Parachute Co. mod. T/9 - NdA). Le perdite accertate della formazione italiana furono di 3 BR. 20 e di 3 CR. 42. Nella rotta di rientro un altro BR. 20 danneggiato dagli attacchi dei caccia inglesi andava perduto a causa di un disastroso atterraggio. Le perdite del personale ammontavano a 15 fra piloti e specialisti morti e dispersi ed a 6 feriti. Il 18° Gruppo aveva perduto un solo CR. 42 in combattimento mentre altri due risultavano atterrati in Inghilterra a causa di guasti meccanici: uno per mancata lubrificazione del motore e relativo surriscaldamento era atterrato nei pressi di Orfordness; l'altro, per la rottura durante il combattimento del dispositivo del passo d'inversione dell'elica, era stato costretto ad un disastroso atterraggio nei pressi di Corton dove l'aereo si danneggiava irreparabilmente. (Uno dei CR. 42 del 18° Gruppo CT-MM. 5701 - dopo essere stato restaurato dalla RAF, si trova attualmente nel museo aeronautico di St.

Athan - NdA).

Ma i danni maggiori vennero inferti al 18° Gruppo non dalla RAF quanto dalla prolungata permanenza in cielo durante la battaglia, dalla lunga attesa sulla verticale di Ostenda, dalla snervante fatica di radunare in forma più compatta l'eccessiva colonna dei BR. 20 in volo verso gli obiettivi inglesi. Solo 18 CR. 42 su 40 partecipanti riuscivano ad atterrare regolarmente ad Ursel; tutti gli altri dopo difficile navigazione fra le nubi prendevano terra in Francia, Belgio, Olanda e Germania riportando danni più o meno gravi, contusioni e fratture fra i piloti. Fra il decollo e il rientro alla base di Ursel, i CR. 42 del 18° Gruppo CT erano stati in volo per circa 3 ore!

L'analisi del combattimento dell'11 novembre, per le modalità tattiche come si era svolto, la velocità d'esecuzione, i risultati che si erano verificati, ripeteva fedelmente lo scontro del 13 giugno 1940 sul cielo della Provenza, allorché 3 BR. 20/M del 13° Stormo BT vennero abbattuti in brevissimo tempo da caccia francesi D. 520, mentre il giorno 15 fu la volta proprio dei CR. 42 del 18° Gruppo a sperimentare l'efficacia distruttiva dei D. 520 con la perdita di 3 apparecchi, compensata, secondo le notizie degli altri piloti del reparto, da altrettante perdite inflitte ai caccia francesi. Erano gli stessi reparti di caccia e bombardieri con identici tipi di aerei che ora si ritrovavano in analoghe circostanze ad affrontare in cieli più perigliosi altri nemici ed altri aerei più potenti e temibili.

Era una riprova in più dell'insufficienza del materiale italiano convalidata dal confronto in battaglia con quello avversario, anche se l'abilità dei piloti aveva limitato gli effetti offensivi, rintuzzando coraggiosamente le migliori prestazioni tecniche ed il più potente armamento dei caccia della RAF.

Nei giorni successivi il maltempo ostacolò seriamente il programma del CAI sino al 21 novembre quando fu possibile riprendere l'attività bellica col decollo di 12 BR. 20 del 13° Stormo diretti per una missione notturna su Ipswich. Dall'operazione non faceva ritorno un bombardiere perduto quasi sicuramente per formazioni di ghiaccio incontrate sulla rotta di rientro e precipitato nel Mare del Nord.

23 novembre — Crociera dimostrativa e missione simulata sull'Inghilterra sud-orientale di 53 fra CR. 42 e G. 50 in volo a quota 6000, scortati più in alto da Bf. 109. Scopo dell'operazione, provocare la caccia inglese, attirarla verso l'alto dove erano in attesa i "Messerschmitt" e favorire nel contempo il rientro di una grossa formazione di Ja.Bo. inviati su obiettivi militari a sud di Londra.

Il 20° Gruppo compatto volava nella zona fra Margate e

Dungenes da dove poi virava a S.E. per rientrare per ultima autonomia; il 18° Gruppo a causa della maggiore autonomia dei suoi CR. 42 proseguiva verso l'Inghilterra con rotta a N.W., sempre scortato a quota superiore dai Bf. 109 dello JG. 51 di Moelders. Era uno spettacolo inconsueto e ammirevole, con le tre squadriglie in volo ad ala destra in perfetta formazione di parata, che superavano Dover dirigendo verso Margate fatte segno al tiro contraereo avversario che non distoglieva minimamente l'imperterrita formazione di caccia italiani. La RAF non poteva evidentemente per motivi di prestigio starsene nei suoi ben attrezzati aeroporti e pochi minuti dopo la radio di bordo del Magg. Vosilla comunicava che più in alto combattimenti si erano accesi fra "Spitfires" e "Messerschmitt" come testimoniavano le lunghe scie bianche visibili ad alta quota. Quasi contemporaneamente a tale avvistamento, la radio del Magg. Vosilla riceveva l'avviso dallo Ja.Fu. del Kanal-Raum che caccia inglesi si dirigevano verso la zona dove volavano i caccia italiani e pochi minuti più tardi il 18° entrava in contatto con "Spitfires" del 603° Squadrons decollati da Hornchurch.

Questo secondo scontro si presentava in condizioni tattiche sicuramente migliori di quelle dell'11 novembre, poiché i caccia italiani non dovevano più difendere i bombardieri ed avevano quindi maggiore libertà d'azione, più esperienza acquisita, più cognizioni tecniche per affrontare i veloci caccia inglesi. Questa volta la tattica inglese del mirare, tirare e sparire non ebbe molto successo, poiché gli italiani compresero che dovevano sfoggiare tutto il loro vasto repertorio acrobatico per annullare e imbrigliare il sistema inglese e per sfuggire alle regole tattiche del nemico, iniziarono isolatamente a fare a 90° cabrate, tonneaux in piedi e picchiate velocissime che ebbero come effetto il disorientamento degli avversari materialmente impossibilitati a inserirli nel piccolo rettangolo luminoso del collimatore o ad imitarli nelle manovre a causa della eccessiva velocità dei loro aerei nell'eseguire manovre e correzioni che il più delle volte portavano lo Spit fuori campo. Gli italiani ebbero numerose occasioni per mirare e tirare quando capitavano a distanza giusta, fino a che il combattimento si frazionò in tanti piccoli scontri individuali per poi cessare improvvisamente come per un tacito accordo fra i due contendenti. Gli inglesi scomparvero velocemente così come erano giunti, probabilmente richiamati via radio dal loro G.C.I..

All'atterraggio a Ursel risultavano mancanti due CR. 42, altri 6 erano danneggiati e 3 piloti erano feriti più o meno seriamente. Gli inglesi dovevano aver perduto almeno 6 dei loro caccia come confermato dai rapporti dei piloti italiani e

tedeschi e dalle intercettazioni radio fatte dallo Ja.Fu..

28 novembre — Missione rientrata dei bombardieri BR. 20 per attaccare di notte Ipswich, Harwich, Great Yarmouth e Lowestoft causa proibitive condizioni atmosferiche incontrate lungo la rotta verso gli obiettivi. Nel pomeriggio dello stesso giorno i caccia avevano effettuato una crociera offensiva sull'itinerario Ramsgate-Leydsdown-Folkestone-Calais. Il mancato decollo dei G. 50 non aveva impedito ai 25 CR. 42 del 18° Gruppo di proseguire isolatamente la missione rientrando a sera a Ussel con l'aiuto delle fotoletriche. Fra il giorno 8 e il 27 novembre, le perdite del CAI furono di 4 BR. 20/M perduti assieme a 5 CR. 42, il danneggiamento di altri 12 aerei di vario tipo fra cui lo Ju. 52 I-BIZI rimasto danneggiato durante un ciclone sul campo di Evère. Altri 8 fra BR. 20/M e CR. 42 erano da considerarsi f.u. per incidenti occorsi durante le operazioni.

29 novembre — Missione pomeridiana dei bombardieri BR. 20 contro Ipswich colpita efficacemente nonostante la scarsa visibilità. In atterraggio va perduto un bimotore per urto contro una casa e con la perdita dell'intero equipaggio.

5 dicembre — Viene annullata per motivi meteorologici una missione notturna su Harwich dopo che avevano avuto inizio i decolli dei BR. 20.

Continuavano nel frattempo le crociere protettive sulla costa olandese da parte della sezione d'allarme di Walcheren (aeroporto di Vlissingen).

14 dicembre — Missione notturna su Harwich di 11 BR. 20/M forniti dai due stormi. Lancio di 4000 kg di bombe fra esplosive e incendiarie sugli obiettivi portuali. Modesta la reazione contraerea.

21 dicembre — Altro attacco su Harwich con discreta visibilità seguito il giorno successivo da una nuova missione sugli stessi obiettivi da parte di 6 BR. 20 del 43° Stormo. Presenza di caccia notturni uno dei quali viene allontanato dal tiro delle armi di bordo. Nella fase di rientro un bombardiere viene abbandonato per avaria al RDG che impedisce al navigatore e al marconista di effettuare il rilevamento radio sul campo di atterraggio. L'equipaggio si salva lanciandosi col paracadute.

Nella stessa giornata un ordine pervenuto da Roma da parte dello SM/RA prescriveva al CAI il rientro alle basi in Italia per ultimo ciclo operativo, anticipato peraltro dalle drammatiche situazioni esistenti in Libia e sul fronte greco.

Il maltempo bloccava le operazioni di smobilitazione e di tale stato di cose ne approfittava il comando Bombardamento del CAI, che nel corso di una schiarita ordinava un'ultima missione offensiva contro Ipswich effettuata il 2 gennaio

1941 da parte dei BR. 20/M del 43° Stormo.

Il rientro del CAI dal Belgio venne motivato dalla urgente necessità per lo SM/RA di poter disporre al più presto di ogni mezzo possibile per fronteggiare la grave situazione strategica e militare che si era creata nel frattempo in Grecia e in Africa settentrionale.

Questi gravi eventi erano stati opportunamente considerati dallo SMG come motivi oltremodo validi per richiamare il CAI dal Belgio e convincere il Gen. Pricolo a diramare l'ordine di rientro in Italia, facilitato in questa decisione dall'assenso tedesco.

A quella data — 21 dicembre — il Corpo Aereo Italiano in Belgio aveva superato tutte le gravi difficoltà incontrate, si stava assuefacendo discretamente alla situazione climatica, ambientale, meteorologica, tecnica e logistica; aveva completato con fatica e tenacia una complessa e articolata organizzazione di servizi di ogni genere, aveva addestrato buona parte dei suoi aviatori al volo S.V. e alle procedure di navigazione, aveva acquisito duramente una preziosa esperienza tecnica e di guerra, superando con grande forza d'animo e non comune volontà ogni insufficienza emersa a livello professionale, materiale, di sicurezza, radioelettrica, logistica, tattica e dottrina a livello operativo.

Un nuovo mondo di arte aerea sconosciuto ma prevedibile si era aperto di colpo agli occhi degli aviatori italiani e l'impatto psicologico iniziale si era gradualmente trasformato in curiosità mista a scetticismo prima, in interesse e convinzione successivamente, allorché tutti si resero conto che taluni problemi latenti e irrisolti andavano invece affrontati, conosciuti e definiti. Erano questi gli aspetti naturali e tecnologici di una guerra aerea moderna che rifuggiva e contestava le improvvisazioni e la superficialità poiché nella posta erano in gioco i risultati del conflitto e la vita degli uomini che lo combattevano ed occorreva essere preparati per parteciparvi. Questo aspetto era il primo evidente contrasto fra la concezione semplice ed elementare dell'arte della guerra aerea vissuta sino a quel momento dall'Aeronautica italiana, in contrasto evidente con la sua apparente modernità, forte del suo grande patrimonio morale e tecnico basato sugli innumerevoli primati conquistati, rimasti però fine a se stessi in quanto inattuati e tradotti in concrete manifestazioni tecnologiche, d'armamento o di volo, in cognizioni professionali che andavano al di là degli aspetti più semplici della navigazione aerea e che il confronto con gli alleati tedeschi ed il perfezionismo inglese aveva messo crudamente in evidenza.

Tuttavia, esulando dagli aspetti critici ed autocritici che l'esperienza di guerra del CAI aveva evidenziato, restava pur

sempre valida la sua partecipazione e il bagaglio prezioso delle sue esperienze vissute che non andava disatteso.

Nelle poche occasioni di confronto bellico, quante cioè se ne presentarono ai cacciatori italiani nei due mesi di attività di guerra sul fronte della Manica, i nostri piloti si erano battuti con decisione ed impeto contro l'agguerrito nemico, non avevano mai disdegnato lo scontro diretto, cercando sempre il combattimento in casa del nemico, quasi a provocarlo apertamente sui cieli dell'Inghilterra, pur nella obiettiva convinzione di possedere aeroplani insufficienti al confronto qualitativo, ma solo volontà combattiva, entusiasmo, fede di soldati. Erano questi gli elementi di valore morale su cui faceva assegnamento l'Aeronautica, basando le proprie speranze essenzialmente sull'aspetto umano della partecipazione italiana, unico valore sicuro in una situazione qualitativa carente che aveva ampiamente dimostrato i suoi limiti e possibilità. Accomunati ai cacciatori in una ideale comunione d'intenti, erano da annoverare i piloti e gli equipaggi dei bombardieri, coraggiosi e impavidi, che avevano subito in proporzione le perdite più gravi e i sacrifici maggiori, le sofferenze più elevate.

Erano sufficienti queste valutazioni d'assieme, indipendentemente dai risultati materiali ottenuti, a dimostrare chiaramente ad amici e nemici che, anche pilotando un modesto biplano o un carente bombardiere, era possibile affrontare con determinazione l'avversario sotto forma di un temibile "Spitfire" a 8 mitragliatrici o l'intenso fuoco dei cannoni contraerei asserviti al radar e ai riflettori, battersi senza timore alcuno guardando fermamente negli occhi l'avversario nella convinzione che era certamente possibile batterlo moralmente, con grande forza d'animo ancor prima che col significativo e inequivocabile linguaggio delle armi, per affrontarlo con la concreta testimonianza delle proprie qualità individuali, col coraggio, con la bravura professionale compensata con estro e intelligenza, nella serena consapevolezza di fare interamente il proprio dovere anche se questo significava sotto l'aspetto pratico un sacrificio estremo; una lezione esemplare di virtù militari, destinata ai detrattori del soldato italiano per ingiustificato livore e professione di malafede, appartenenti a qualunque estrazione etnica e linguistica, italiani e non.

Che importanza aveva mai per la storia dimostrare sotto l'aspetto matematico delle cifre che gli "Spitfire" abbattuti in combattimento erano 6 anziché 10 come dichiarato da coloro che li avevano affrontati a distanza ravvicinata, sparando loro con tutte le armi disponibili, dimostrando coraggio e valore, oppure, come addirittura asserito falsamente dalla pro-

paganda inglese di guerra, nessuno? La preziosa ammissione dello stesso nemico circa la presenza di aerei italiani «di tipo antiquato» nei cieli inglesi stava a dimostrare chiaramente che i piloti italiani non solo avevano cercato il combattimento avventurandosi con i «loro anacronistici aeroplani» sull'Inghilterra, ma lo avevano addirittura imposto iniziandolo, pur potendolo logicamente rifiutare per manifesta inferiorità tecnica dei loro superati velivoli. Avevano invece combattuto senza indugi, rintuzzando colpo su colpo la preponderanza meccanica della RAF, giostrando accortamente con romantica spavalderia latina nel cielo del Norfolk come in un classico duello aereo della 1ª Guerra mondiale. Come non ricordare i nomi di coloro che non erano rientrati dalla battaglia, i nomi dei feriti e dei protagonisti, le difficoltà incontrate e superate con virile forza d'animo per portare a termine le missioni?

CONSUNTIVO DI UNA OPERAZIONE

Il ciclo operativo svolto dal CAI dal 24 ottobre 1940 al 2 gennaio 1941 accertava statisticamente 150 decolli per missioni operative effettuate dai bombardieri, 90 delle quali avevano raggiunto obiettivi designati. Le perdite subite ammontavano a 29 uomini degli equipaggi, 11 feriti, 4 dispersi e 12 BR. 20/M perduti.

La Ricognizione aveva effettuato una sola missione esplorativa e diversiva, 21 decolli per missioni varie e addestramento perdendo un trimotore Cant. 1007/Bis e i 5 uomini dell'equipaggio.

La Caccia aveva effettuato invece complessivamente 1841 decolli, 590 missioni, 272 scorte o tentate scorte, 42 decolli su allarme. Le perdite fra il personale registravano 3 piloti deceduti, 2 dispersi, 7 feriti, 7 CR. 42 e 1 G. 50 perduti e 38 danneggiati.

Con una forza accertata, il 30 settembre, di 202 velivoli di ogni specie, il CAI rientrava in Italia con 164 aeroplani poiché 38 erano andati perduti nei voli di trasferimento, nelle esercitazioni, nei voli di guerra.

Le perdite inflitte alla RAF, anche se non confermate ufficialmente con discutibile metodo dal P.W.B. (Psychological Warfare Branch) assommavano a 9 tra "Hurricanes" e "Spitfires" sicuramente abbattuti, 6 probabili e 16 colpiti e danneggiati ad opera della Caccia. Il Bombardamento aveva colpito obiettivi militari e portuali nell'Inghilterra sud-orientale senza peraltro accertare l'entità dei danni inflitti.

Era quanto era stato possibile fare in due mesi di attività di guerra!

A seguito dell'ordine di rientro, in data 23 dicembre vennero sospesi i voli di guerra ed ebbe inizio la fase di smobilitazione con la riconsegna alla Luftwaffe dei materiali dati in uso e il caricamento dei materiali del CAI da trasferire in Italia. Vennero smobilitati aeroporti, officine, magazzini, servizi, uffici, infermerie e caricati 1250 vagoni ferroviari da spedire in Italia settentrionale.

L'ordine di rimpatrio stabiliva la destinazione dei reparti su basi della 1^a Squadra Aerea e precisamente: il 13^o Stormo BT a S. Damiano/Piacenza, il 43^o Stormo BT a Lonate Pozzolo, il 18^o Gruppo CT a Caselle Torinese, la 172^a Sqd. RST a Treviso/S. Angelo.

Il 20^o Gruppo CT sarebbe rimasto inizialmente a Maldegem per poi trasferirsi su una base del 54^o JG per iniziare un corso di transizione sul Bf. 109 sulla base degli accordi Kesselring-Fougier. Nel frattempo avrebbe esplicato il servizio d'allarme già effettuato dal 18^o Gruppo a Wlissingen e sulla zona antistante le basi di Maldegem/Evère.

Il 3 febbraio 1941 il CAI era rientrato in Italia!

L'OPERAZIONE MESSERSCHMITT Bf.109

La decisione di far abilitare i piloti del 20^o Gruppo CT sul Bf. 109, da tempo iniziata in sordina, venne razionalizzata e generalizzata all'inizio del gennaio 1941, per accelerare i tempi di transizione ed equipaggiare al più presto il reparto con il caccia tedesco, unica possibilità concreta per i piloti italiani per svolgere efficacemente intercettazioni ad alta quota e in forte velocità ascensionale, mai riuscite prima d'ora per l'insufficienza del G. 50. Si trattava di una specie di riconoscimento morale ai sacrifici fatti dal reparto che a causa del suo materiale di volo non aveva avuto possibilità alcuna di scontrarsi col nemico nonostante la volontà, capacità e preparazione dei suoi piloti.

Quale primo compito di servizio, considerando la permanenza organica del reparto italiano nella dipendenza tattica del Flieger Korps 2, il 20^o Gruppo inviò due coppie di G. 50 a Walcheren in Olanda per il servizio d'allarme e protezione, mentre il personale proseguiva l'addestramento sui due Bf. 109/E ceduti dallo JG. 51 e basati a Maldegem.

A gennaio vennero iniziati i turni di passaggio sul Messerschmitt sull'aeroporto di Cazaux in Francia, sede della Ausbildung Jagd Staffel dello JG.51 (Squadriglia addestramento di

stormo) e contemporaneamente gruppi di specialisti iniziavano un corso di informazione tecnica sul motore Mercedes DB. 601 presso la sede di Anversa della Mercedes Benz. Alla fine di marzo l'intero personale del 20^o Gruppo aveva avuto pratica di volo col Messerschmitt e col motore DB. 601 e poteva considerarsi pronto a prendere in consegna velivoli Bf. 109/F ordinati a seguito di accordi fra lo SM/RA e l'OKL, in numero di 100 esemplari tramite RLM. Il modello Bf. 109/F (Fritz) era l'ultimo tipo di caccia Messerschmitt entrato in produzione e la consegna ai reparti stava iniziando in quel periodo. Più veloce del modello Emil, meglio armato e dotato di migliori caratteristiche di volo era quanto di più auspicabile desiderassero i piloti italiani.

Per ragioni di ambientamento tattico e operativo, era previsto che il 20^o Gruppo CT italiano sarebbe stato inserito temporaneamente nell'organico del 51^o JG di Moelders ed avrebbe operato fianco a fianco alle squadriglie dello stormo in operazioni sull'Inghilterra, acquisendo pratica di guerra, metodi di trasmissioni, esperienze operative sino al momento in cui sarebbe stato restituito perfettamente addestrato all'Aeronautica italiana, con la definizione di «reparto scuola» per velivoli Messerschmitt, condizione preliminare che avrebbe consentito in appresso, la costituzione e l'addestramento di altri reparti italiani dotati di Bf. 109.

L'imminente consegna dei Bf. 109/F consigliò il trasferimento del 20^o Gruppo da Maldegem a Desvres in Francia, base operativa dello JG. 51 mentre rientrava dalla Germania un gruppo di specialisti che avevano seguito un corso di qualificazione sul Messerschmitt presso la Soc. ERLA di Lipsia che costruiva su licenza il velivolo Messerschmitt.

La preparazione per l'intervento tedesco nei Balcani, preludio all'Operazione «Barbarossa» contro l'URSS, ebbe come conseguenza l'assegnazione alla Luftwaffe del Bf. 109/F col risultato che la prevista cessione alla R.A. subì prima uno slittamento e successivamente una riduzione a soli 30 esemplari che lo SM/RA ritenne insufficienti e rifiutò.

Ci fu una grande delusione fra i piloti del 20^o compensata in parte dalla promessa dello SM/RA di assegnare al più presto velivoli Re. 2001 o MC. 202 in costruzione col motore DB. 601.

In tale attesa, il 20^o Gruppo CT ricevette il preavviso da parte della Luftflotte 2 e precisamente dall'8^o Flieger Korps (Gen. W. von Richtofen) cui era stato organicamente assegnato, del trasferimento nei Balcani da dove avrebbe partecipato alle imminenti operazioni previste contro Grecia e Jugoslavia, nella convinzione che in quel teatro di guerra la partecipazione operativa dei G. 50 avrebbe avuto la sua ra-

giune di presenza e d'efficacia.

Il 14 aprile il Gruppo del Magg. Bonzano riceveva l'ordine di trasferirsi nei Balcani e si spostava dapprima a Francoforte con 22 G. 50 e 6 Ca. 133/T e successivamente a Monaco/Neubiberg dove riceveva improvvisamente un ordine dello SM/RA che modificava il programma stabilito con la Luftwaffe, prescrivendo il rientro in Italia sulla base di Pisa/S. Giusto, considerando obiettivamente che nel frattempo la guerra lampo nei Balcani, iniziata il 6 aprile, si era rapidamente conclusa a favore delle potenze dell'Asse.

Il 18 aprile il 20° Gruppo CT era schierato sulla base di destinazione in attesa di ulteriori ordini dello SM/RA.

Con tale rientro le vicende del CAI si erano definitivamente concluse.

Come riconoscimento all'apporto dato nelle operazioni dell'England Blitz nei ranghi della Luftflotte 2, il Feldmaresciallo Kesselring insigniva il CAI dell'Adlerschild (lo scudo dell'Aquila) assegnato ai reparti della Luftwaffe che si erano maggiormente distinti.

C.A.I. RIEPILOGO ATTIVITÀ

(Periodo 24.10.1940/31.12.1940)

Bombardamento

missioni eseguite	90
ore di volo effettuate	1315
velivoli impiegati	137
quantità di esplosivo lanciata (kg)	54320
velivoli nemici abbattuti	—
velivoli perduti in azione	12
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	10

Personale deceduto

Ufficiali	15
Sottufficiali	11
Graduati specialisti	13
feriti	11

Caccia

missioni eseguite	590
ore di volo effettuate	2323

velivoli impiegati	1596
quantità di esplosivo lanciata (kg)	—
proiettili sparati	—
velivoli nemici abbattuti	9
velivoli perduti in azione	8
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	6

Personale deceduto

Ufficiali	1
Sottufficiali	4
feriti	9

Osservazione aerea/strategica

missioni eseguite	15
ore di volo effettuate	48
velivoli impiegati	16
quantità di esplosivo lanciata (kg)	—
proiettili sparati	—
velivoli nemici abbattuti	—
velivoli perduti in azione	1 + 1 (colleg.)
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	—

Personale deceduto

Ufficiali	1
Sottufficiali/graduati	4
feriti	—

Totale generale

missioni eseguite	695
velivoli impiegati	3686
ore di volo effettuate	1709
velivoli nemici abbattuti	9
velivoli perduti in missioni	20
velivoli perduti per incidenti	18

Personale deceduto

Ufficiali	17
Sottufficiali	16
graduati specialisti	15
governo	2
feriti	28

L'attacco alla Grecia

Ciclo offensivo-difensivo

Periodo 28.10.1940 / 28.2.1941

Il 28 ottobre 1940 l'Italia attaccava senza sufficienti e plausibili motivi politici, strategici e militari la piccola nazione greca, probabilmente per irrazionale impulso d'iniziativa del governo fascista, per compensare la indipendente e parallela politica tedesca e ristabilire quindi di forza, nei Balcani, l'influenza italiana ritenuta minacciata dal Reich. Era opinione comune, in molti ambienti anche internazionali, che l'attacco si sarebbe concluso rapidamente e positivamente com'era radicato nelle convinzioni, nelle speranze e nelle aspettative di Mussolini, convalidato nelle conferme e assicurazioni che il capo del governo aveva avuto in alta misura e in più occasioni dai responsabili militari: Stato Maggiore Generale e Stato Maggiore R.E., Sottosegretario alla Guerra e Comando Superiore Truppe Albania (C.S.T.A.) interpellati in merito, nonché per le garanzie convalidate in sede politica dal Ministro degli Esteri Ciano e dal governatore generale dell'Albania Jacomoni che ne erano stati promotori e propugnatori. Tutto o quasi tutto era stato predisposto a detta dei suddetti responsabili, affinché l'attacco avesse esito rapido e positivo: sia sotto il profilo militare con una veloce avanzata che spazzasse via l'esercito ellenico, sia sotto quello politico che contava su valide giustificazioni d'intervento a livello internazionale, causate da sollevazioni popolari, attentati, incidenti antitaliani provocati ad arte da emissari del Ministero degli Esteri.

Doveva trattarsi in definitiva, di una particolare «passeggiata militare» nella penisola ellenica fatta con chiari intenti dimostrativi: fornire esaurientemente all'alleata Germania una dimostrazione di capacità e possibilità militari italiane, e attuare nel contempo, libertà d'iniziativa unilaterali svincolate da ogni preventiva consultazione col Reich. L'operazione mirava a «restituire con i dovuti interessi» il principio, da tempo instaurato efficacemente a Berlino, del fatto compiuto, con l'informare l'alleata Italia a cose fatte: un metodo questo che non era mai stato accettato e assimilato da Ciano, come Ministro degli Esteri, e conseguentemente dal Duce, poichè provocava scompensi politici, forte irritazione e giusto risentimento, diminuendo gravemente il prestigio dell'Italia. La concezione ideologica fascista e la particolare mentalità politica dell'epoca, non contemplavano né ammettevano, una alleanza militare e ideologica, la cui controparte agisse senza preventivo accordo col contraente, a sua insaputa, talvolta pregiudicando posizioni faticosamente raggiunte, ledendo interessi vitali di prestigio nazionale e mettendo in forse l'alleanza.

Di diverso avviso era invece la Germania, la cui azione politico-

militare ispirata alla massima riservatezza non teneva conto di talune riserve dovute a prevenzioni spesso infondate ma comunque esistenti nei rapporti con gli italiani. La guerra italiana contro la Grecia fu sfortunatamente, sin dal principio, una campagna negativa e drammatica sotto ogni aspetto, poichè mise inaspettatamente e repentinamente in tragica evidenza l'impreparazione dell'esercito, le difficoltà di valutare, realizzare e analizzare in chiave moderna la filosofia militare, l'inadeguatezza tecnologica e d'impiego del materiale bellico nazionale: tre elementi fondamentali nella strategia militare che rivelarono ben presto l'impossibilità di conseguire per impossibile amalgama un auspicabile successo militare su un fronte di guerra anche secondario, come si pensava fosse quello greco. Un errore di valutazione simile a quello compiuto dall'URSS contro la Finlandia nel 1939. Si può affermare oggi, alla luce degli avvenimenti e delle documentazioni reperite, che la campagna di Grecia mise allo scoperto il primo segno indicativo di tale impossibilità di successo, convalidata, poco tempo dopo, dalla sconfitta subita in Africa settentrionale nel dicembre. Si è sempre detto che la preparazione militare dell'esercito italiano era essenzialmente impostata sulla guerra di montagna; sulle Alpi per meglio intendersi come ambiente naturale, e conseguentemente dottrine, armi, equipaggiamenti, tattica, preparazione, filosofia e intenti risultavano da sempre proiettati in tale intendimento e nella relativa problematica offensiva e difensiva che fosse. Il fronte greco, con le sue montagne aspre e con cime superiori ai 2000/2600 metri, offriva allo S.M. italiano, in elevata misura, il terreno ideale su cui da secoli si erano preparate, addestrate e orientate le fanterie italiane: dal regno sardo piemontese impegnato contro la Francia, alle guerre d'indipendenza, dalla 1ª guerra mondiale contro l'Austria, alla vigilia della 2ª. Come spiegare e giustificare quindi le cause delle sconfitte militari subite di fronte alla piccola Grecia? Altrettanto poteva dirsi della guerra in Africa, poichè anche in questo settore l'Italia possedeva esperienze e dottrine coloniali risalenti alla conquista dell'Eritrea, alle sfortunate battaglie di Adua e Macallè, alla conquista della Libia nel primo dopoguerra, alla campagna relativamente moderna dell'AOI.

Eppure in Libia 200 mila soldati italiani vennero travolti e messi fuori causa da una forza nemica inferiore di 1/6 agli effettivi schierati in campo in Egitto e Marmarica. Come giustificare ulteriormente tale disfatta? C'erano ancora serie possibilità di rivincita? C'era ancora il tempo ed il modo per ristabilire il necessario equilibrio? Indubbiamente sì! Ma occorreva

un grande coraggio per abbandonare completamente il passato e cambiare tutto o quasi tutto. Esaminiamo le cause e gli effetti di tale mortificante situazione.

La carente situazione militare ad ogni livello delle FF.AA. italiane mise tra l'altro in evidenza, quando si palesarono improvvisi disfunzioni, rivalità e contrastanti opinioni che dimoravano negli alti comandi e in seno allo Stato Maggiore Generale.

Mancava quindi, fra l'altro, anche la coesione morale nei responsabili oltre alla visione dottrinale di una guerra moderna che si sarebbe combattuta col carro armato e le artiglierie anticarro, con gli aerei e le artiglierie contraeree: due aspetti che erano stati notevolmente trascurati nella preparazione delle FF.AA. italiane considerando che allo scoppio della guerra il R.E. non possedeva che alcune centinaia di piccoli carri (95% del tipo L. 35 da 3 t e solo 70 del tipo M. 11 da 11 t), carri che da un punto di vista tecnico e bellico non garantivano alcuna utilità operativa poichè scomparvero nei primi mesi del conflitto. Circa l'artiglieria contraerea erano stati costituiti 5 rgt. della specialità (meno di Jugoslavia e Romania che possedevano 8 rgt.), ma nel giugno 1940 la potenzialità di fuoco efficace era basata su soli 60 pezzi moderni da 75/46 poichè le restanti 23 batterie erano armate con vecchi cannoni da campagna adattati al tiro c.a. (75/27 Skoda di preda bellica).

I cannoni controcarri erano da poco tempo in assegnazione alle G.U. (4 pezzi da 47/32 per ogni rgt. frt.) ma tale modello di complicato piazzamento ed impiego era di scarsa efficacia distruttiva e poteva agire solo nei confronti di carri armati con corazzatura leggera e quindi inutili all'85%. Circa la cooperazione tattica con l'Aeronautica, l'unica possibilità esistente per una fattiva e concreta collaborazione, riguardava l'osservazione aerea con equipaggi misti (pilota R.A./osservatore R.E.). Quasi completamente ignorata era la cooperazione tattica con aerei d'assalto e bombardamento leggero che l'Aeronautica possedeva, collaborazione peraltro di difficile attuazione per la mancanza generalizzata e funzionale di apparati di collegamenti radiotelefonici terra-aria. Le divisioni di fanteria erano molto modeste come effettivi (div. binaria su 2 rgt.), scarsamente armate e dotate di armi d'accompagnamento di modeste caratteristiche balistiche e belliche, prive di automezzi e di efficiente difesa c.a. e c.c.. Che tipo di guerra era quindi possibile fare in queste condizioni considerando che l'esercito greco era meglio armato ed equipaggiato con moderno materiale francese, inglese e anche italiano?

La guerra con la Grecia mise in evidenza queste gravissime

lacune ad ogni livello, tali da far seriamente dubitare ad ogni esperto di problemi militari che l'Italia potesse svolgere effettivamente ed efficacemente, anche in un prossimo futuro, quel ruolo di primaria importanza che la storia e gli avvenimenti le avevano conferito in una valutazione a livello mondiale forse troppo eccessiva e ottimistica, certamente demagogica e gravemente insufficiente però per tentare un qualsiasi parallelismo con l'alleata Germania, su una base di accettabile presenza e importanza per partecipazione politico-militare e capacità operative.

Sotto il profilo strategico fu dunque un errore gravissimo aprire, senza sufficienti motivi di adeguati benefici politici e militari, un altro fronte di guerra oltre quelli già esistenti in A.S.I. e in A.O.I., in Egeo e nel Mediterraneo, quando il più elementare buon senso e la razionale distribuzione delle modeste risorse disponibili suggerivano di concentrare ogni sforzo intellettuale, umano, tecnico, materiale, produttivo e psicologico su un solo fronte di battaglia.

I presupposti politici per attaccare la Grecia erano basati labilmente sull'ipotesi di un rifiuto di cessione all'Italia delle regioni confinarie dell'Epiro (Ciamuria) in parte etnicamente albanesi, prevedendo anche, come garanzia, l'occupazione dei porti ellenici dell'Epiro meridionale, le isole joniche di Corfù, Cefalonia, Zante, S. Maura. Questi intendimenti iniziarono a maturare nell'agosto 1940, allorchè Mussolini convocò a Roma, improvvisamente, il comandante delle FF.AA. d'Albania Gen. d'Ar. Sebastiano Visconti Prasca, per interpellarlo sulle possibilità di riuscita di «un colpo di mano» per occupare rapidamente le suddette località, utilizzando, se ritenute sufficienti, le G.U. esistenti in Albania (5 div. di cui 3 di frt., una alpina, una corazzata «Centauro») rinforzate da un reggimento di Cavalleria, uno di granatieri e Btg. di CC.NN. italo-albanesi per un totale di circa 100.000 uomini. La «Centauro», ufficialmente denominata «corazzata», aveva un organico di 4037 soldati, 24 pezzi di artiglieria, 8 controcarro da 47/32, 16 mitragliere da 20/65 e 165 carri L. 3/35: una modestissima unità corazzata standard del R.E.. Il Gen. Visconti-Prasca disse che l'operazione «colpo di mano» se veniva attuata entro breve tempo avrebbe potuto avere positivi risultati, considerando lo scarso numero di truppe greche attestata al confine albanese, e precisò che l'attacco poteva essere preparato e portato a termine, una volta deciso, anche entro lo stesso mese di agosto.

Nei confronti di Grecia e Jugoslavia esistevano già da tempo alcuni complessi piani approntati dallo SMG e precisamente: l'Esigenza G (Grecia) e l'Esigenza E (Est-Jugoslavia), piani approntati ovviamente per operazioni più complesse e artico-

late che non quelle previste nel «colpo di mano». Mussolini, come si è detto in precedenza, aveva però escluso un tale piano d'attacco che giudicava inutile, superiore alle necessità e troppo impegnativo ai fini che si riprometteva di ottenere e insistette per l'attuazione del «colpo di mano» in Epiro/Ciamuria, con una operazione veloce e determinante, tale cioè da creare il fatto compiuto ed evitare, per quanto possibile, reazioni greche e inglesi e complicazioni internazionali se non circoscritte e formali com'era prevedibile si verificassero. Il pretesto politico per attuare tale azione consisteva nel rivolgere alcune vibranti proteste al governo del Gen. Metaxas, rinfacciandogli l'ambigua condotta politica e diplomatica usata nei confronti dell'Italia, attuata con una pseudo amicizia tipicamente levantina e in aperto contrasto con la cessione di basi aero-navali greche a Francia e Inghilterra, cessioni in parte già negoziate e praticamente operanti, cui era da aggiungere la completa utilizzazione da parte nemica della marina mercantile ellenica per lo sforzo di guerra dell'Inghilterra; si trattava di una serie di giustificate ipocrisie attuate abilmente nei confronti dell'Italia e mantenute con relazioni di comodo, considerando altresì che il governo greco aveva fatto conoscere tramite canali diplomatici tale sua doppiezza di comportamento a Francia e Inghilterra, politica questa, accertata attraverso il successivo ritrovamento di importanti documentazioni sulla condotta ellenica fatto dai tedeschi in Francia al momento dell'occupazione del territorio nel giugno 1940. Era previsto un intervento dell'armata francese di Siria (Gen. Weygand) stabilito con precisi accordi con i greci. Una serie quindi di motivi più o meno validi, che Mussolini si riservava di utilizzare al momento opportuno per bloccare eventuali velleità e resistenze formali del governo Metaxas.

Del colloquio avuto col Duce, Visconti-Prasca informò doverosamente i suoi superiori diretti: Gen. Roatta, facente funzioni di Capo di SM/RE per delega del maresciallo Graziani impegnato in Libia, e il maresciallo Badoglio, Capo di Stato Maggiore Generale del Comando Supremo, i quali, sorpresi per la loro esclusione dai colloqui Mussolini-Prasca e per non essere stati doverosamente interpellati e messi al corrente delle intenzioni del Duce, avocarono immediatamente a se stessi l'idea del «colpo di mano» tentando di esautorare Visconti-Prasca, trasformando abilmente e sollecitamente in qualcosa di più impegnativo l'operazione prevista, nel più complesso e farraginoso apparato tecnico-burocratico pianificato dall'Esigenza G (ordine SMG allo SM/RE n. 3804 del 13.10.40) che prevedeva l'attacco alla Grecia utilizzando 20 divisioni per l'occupazione completa

del territorio ellenico da Salonicco ad Atene.

Quale primo risultato di tale avocazione di competenza gerarchica imposta dallo SM/RE, la data prevista dell'agosto venne spostata al 1° ottobre, dando inizio nel contempo al rafforzamento delle G.U. dell'Albania con l'invio di altre 3 div. ftr., di 2 rgt. di cavalleria, batterie someggiate, materiale del Genio, quadrupedi, automezzi, munizioni, col risultato di mettere in allarme la Grecia e di far rafforzare il dispositivo difensivo alla frontiera con l'Albania.

In considerazione dell'ampiezza assunta dall'operazione, ormai consenziente lo stesso Mussolini allettato da più ampie prospettive politiche e strategiche nei Balcani, la data del 1° ottobre venne ulteriormente spostata al giorno 20 e poi definitivamente fissata al 26 dello stesso mese anche se di fatto l'attacco iniziò il 28 ottobre. Non venne tenuta nella giusta considerazione l'inclemenza autunnale che ebbe poi fatali conseguenze, si attuarono altresì misure alla frontiera con la Jugoslavia, in previsione di un duplice attacco a nord e a sud dell'Albania.

Contemporaneamente alle misure militari si iniziava la preparazione dell'azione diplomatica con note di protesta del Ministero Affari Esteri dirette al governo ellenico, mentre una campagna di stampa veniva iniziata in Albania per dimostrare l'atteggiamento ostile e discriminatorio della Grecia nei confronti dei patrioti albanesi della Ciamuria.

L'afflusso dei rinforzi, gli attacchi con i giornali, la propaganda antigreca e le misure italiane ai confini albanesi, preoccuparono non poco il governo greco e lo indussero ad ordinare al Capo di SM dell'esercito, Gen. Papagos, la mobilitazione generale dei riservisti che alla vigilia dell'attacco italiano avevano raggiunto i 350.000 uomini alle armi; un numero notevolmente superiore al contingente italiano in Albania.

Circa i piani d'operazione, giudicati ormai inadeguati e superati quelli di Visconti-Prasca per attuare un colpo di mano, lo stesso comandante venne incaricato di redigere un nuovo e più vasto piano offensivo da attuare con la conquista di Metzovo da parte della Div. Alpina «Julia», un importante passo montagnoso alle spalle di Janina capoluogo dell'Epiro, con un attacco delle div. ftr. «Siena», «Ferrara» e con la div. cor. «Centauro» verso il fiume Kalamas per determinare la caduta per aggiramento di Janina e con un terzo attacco sul litorale portato da cavalleria e granatieri in direzione del mare verso Arta. Direttive più particolareggiate di Badoglio sarebbero pervenute tempestivamente al Gen. Visconti-Prasca prima della data prevista anche se in realtà tali ordini non giunsero mai al comandante le truppe in Albania, che si

trovò materialmente e psicologicamente isolato con le sue pesanti responsabilità.

Il piano d'attacco, denominato «ipotesi offensiva G», si articolava in tal modo:

a) conquista dell'Epiro (zona fra il Pindo, il fiume Arta e il mare);

b) atteggiamento da tenere: offensivo (Epiro), difensivo (Macedonia);

c) direttrice d'attacco sull'asse Kalibaki-Janina-Arta col blocco del passo di Metzovo e del sud Epiro (litorale).

G.U. assegnate per l'operazione: Div. ftr. «Ferrara» e Div. cor. «Centauro» — settore di ponte Perati-Borgo Tellini; Div. ftr. «Siena» — settore fra monte Sarakin e monte Strugara per sboccare a sud del fiume Kalamas e puntare su Janina collaborando con «Ferrara» e «Centauro».

Settore di Metzovo e Brisco assegnato alla div. alp. «Julia». Settore costiero assegnato al Raggruppamento «Litorale» (3° rgt. Granatieri di Sardegna, rgt. Cav. «Aosta», «Milano» e «Guide») da monte Sarakin al mare occupando Philippias e Arta.

Truppe di riserva: Div. ftr. «Piemonte» a disposizione del C.S.T.A..

Settore Macedonia — Div. ftr. «Parma»: garantire la zona del Corciano e il fianco sinistro dello schieramento offensivo «Epiro».

Aeronautica Albania: concorrere col massimo della disponibilità per appoggiare tatticamente le truppe sul settore dell'Epiro e per l'occupazione di Corfù e colpire centri importanti del nemico secondo un piano d'azione particolareggiato messo a punto dal comandante Aeronautica Albania di concerto con lo SM/RA.

Il 14 ottobre Visconti Prasca venne nuovamente a Roma convocato da Roatta, che gli confermò genericamente il rinvio delle operazioni contro la Grecia, senza peraltro precisare la nuova data stabilita, informazione questa in contrasto con quanto poco più tardi nella stessa giornata gli comunicò il Gen. Soddu - Sottosegretario alla Guerra e Sottocapo SMG - che convalidò invece per il giorno 26 l'inizio dell'attacco, data questa che venne confermata ulteriormente nella serata dello stesso giorno 14 anche dal Gen. Roatta; un primo significativo sintomo delle incertezze, delle diverse attribuzioni di comando, di molteplici competenze e di sovrapposizioni gerarchiche che regnavano negli alti comandi a Roma fra Stamage, Superesercito e Ministero della Guerra spesso in contrasto fra loro ma comunque tutti impegnati a partecipare all'Esigenza G.

Il piano Visconti Prasca, semplice e lineare, veniva approva-

to quindi dallo SM/RE con alcune lievi modifiche e confermato per approvazione dallo stesso Mussolini, che lo giudicò «logico e convincente». Mussolini fra l'altro si oppose energicamente nei giorni successivi, per impedire la sostituzione del comandante le truppe in Albania.

Dal 5 al 30 settembre affluirono gradualmente in Albania le div. «Parma», «Siena», «Piemonte», reparti di artiglieria e genio, materiali, munizioni, attrezzature; i reparti vennero inviati nei rispettivi settori d'azione, mentre nel contempo l'esercito greco allarmato dai movimenti, inviava alla frontiera, a scaglioni, numerose unità di fanteria e artiglieria che vennero sistemate a debita distanza ma furono rilevate dal SIM e segnalate al CSTA e allo Stamage prima del previsto attacco, per gli opportuni provvedimenti. Si trattava di elementi appartenenti a 9 div. ftr. ternarie per circa 130.000 uomini (Div. 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 8ª, 9ª, 11ª, 13ª); un complesso di uomini e mezzi superiore numericamente e per armamento alle divisioni italiane (prevalenza in uomini, mortai pesanti, artiglieria da campagna moderna di fornitura inglese e francese, mitragliere contraeree Oerlikon e Bofors da 20 /40 cedute dall'Inghilterra).

Con la presenza di tali notevoli forze accertate, sfumava ovviamente l'idea del «colpo di mano» improvviso e prendeva invece consistenza l'attacco frontale massiccio e tradizionale, vagheggiato e pianificato dallo SMG anche se per attuare e completare nei particolari l'Esigenza G mancavano almeno altre 8 divisioni, artiglieria, reparti e servizi adeguati.

Sul piano della preparazione e della sorpresa non era più possibile contare ormai sull'aspetto psicologico, per l'allarmismo creato in Grecia dalle misure italiane e per i provvedimenti di emergenza attuati avvedutamente dal Gen. Papagos e resi operanti dal comandante dell'Epiro Gen. Tsolakoglou. Il 15 ottobre si tenne a Roma la conferenza decisiva. Vi parteciparono tutti i responsabili militari e civili interessati alla questione «Grecia» e precisamente: Mussolini, Ciano, Badoglio, Jacomoni, Roatta, Visconti Prasca. Mancavano stranamente alla conferenza i capi di SM della R.M. e R.A., Amm. Cavagnari e Gen. Pricolo, ugualmente interessati in elevata misura alla prevista operazione ed esclusi assurdamente ed illogicamente dalle decisioni che sarebbero state prese.

Il giorno previsto per l'attacco venne fissato definitivamente al 26 ottobre e sarebbe stato preceduto da uno pseudo incidente di frontiera quale pretesto per l'azione italiana.

La Marina vi avrebbe concorso con una forza navale al comando dell'Amm. Vittorio Tur per proteggere lo sbarco a Corfù della div. ftr. «Bari», mentre l'Aeronautica avrebbe partecipato alle operazioni terrestri e navali con una forza di

circa 400 apparecchi fra bombardieri, caccia e ricognitori: sarebbe stata rinforzata altresì la difesa contraerea dei porti e delle città albanesi più importanti.

L'Aeronautica Albania, al comando del Gen. S.A. Ferruccio Ranza, aveva al momento del «colpo di mano» una disponibilità di soli 67 aerei ma era previsto l'afflusso di nuovi reparti, prima della data stabilita, che avrebbero triplicato gli organici dei reparti, anche se la nuova entità non giustificava la presenza al comando di un generale di Squadra Aerea. Mentre a Roma si prendevano queste importanti decisioni e veniva approvata l'ipotesi di apertura di un terzo fronte di guerra nei Balcani, era in atto da circa due settimane una parziale smobilitazione dell'Esercito con lo scioglimento di numerose G.U., la riduzione degli effettivi per circa 400.000 unità alle armi, l'invio in licenza illimitata di alcune classi più anziane. Una serie di decisioni prese alla vigilia di una guerra, che denotavano superficialità, imprevidenza e noncuranza a livello degli alti comandi, decisioni queste che vennero mantenute anche dopo l'inizio delle ostilità con la Grecia per l'impossibilità di bloccare rapidamente la lenta, macchinosa e farragिनosa organizzazione burocratica militare italiana. La conseguenza logica di tale decisione fu un nuovo impopolare richiamo alle armi avvenuto ai primi di dicembre dei militari congedati per un totale di 300.000 uomini già smobilitati in ottobre, con gravi ripercussioni sul morale.

Il 28 ottobre 1940, il totale dei soldati italiani schierati sui settori Pindo/Epiro, e Corciano/Litorale assommava a 105.164 uomini con 45 batterie d'accompagnamento, 25 compagnie mitraglieri e 25 di mortai pesanti; 32 gruppi d'artiglieria con 144 batterie e 576 cannoni divisionali e di C. d'Ar. in gran parte di vecchio, superato modello a traino animale di preda bellica 1918. L'artiglieria contraerea disponeva di 20 batterie su 4 gruppi con 110 cannoni e mitragliere comprese fra questi 12 vecchissime bocche da fuoco da 75/27 adattate al tiro c.a.. La componente moderna disponeva di 36 cannoni da 76/40 e 62 mitragliere Breda da 20/65. Il Genio era presente con 6 btg. specialisti, 29 compagnie miste artieri, telegrafisti, pontieri, lavoratori. Vi erano poi i necessari servizi logistici, sanitari, trasporti, 22.000 quadrupedi, 2.600 automezzi, 1.100 motoveicoli distribuiti fra tutte le G.U. dislocate in Albania.

LA SITUAZIONE NEI BALCANI

Il progetto di attaccare la Grecia non era maturato improvvisamente e deciso sollecitamente da Mussolini, ma andava

inquadrate in un più vasto contesto politico relativo all'assetto dell'Europa balcanica, che interessava particolarmente l'Asse. Le prime avvisaglie si erano manifestate con preoccupazione già nel mese di giugno, allorché il commissario agli esteri dell'URSS Molotov aveva presentato al governo romeno una nota tendente alla restituzione di zone già appartenenti alla Russia assegnate alla Romania al termine della 1ª guerra mondiale, col beneplacito di Francia e Inghilterra. Si trattava di parte della Bessarabia (chiamata Dobrugia orientale dai romeni) e della Bucovina settentrionale (chiamata dai russi Ucraina occidentale). Il governo romeno tergiversava nel tentativo di prendere tempo, ma il 27 giugno truppe sovietiche occupavano le zone contestate dopo che queste erano state sgomberate rapidamente da autorità e popolazioni romene. Re Carol di Romania si rivolgeva allora a Francia e Inghilterra che si erano rese garanti dall'epoca della cessione e impegnate con un trattato alla tutela degli interessi romeni, ricevendo però un netto rifiuto ad intervenire, motivo questo ritenuto sufficiente dalla Romania per liberarsi formalmente il 1º luglio della ormai inutile tutela anglo-francese.

La Germania s'insinuava rapidamente e abilmente nel vuoto politico-diplomatico lasciato da Francia e Inghilterra, tenendo a freno nel contempo le velleità di Bulgaria e Ungheria che volevano approfittare della situazione per ulteriori rivendicazioni territoriali in Dobrugia e Transilvania e, successivamente, attraverso un difficile arbitrato internazionale il Reich riusciva a convincere i romeni a cedere in cambio dell'integrità territoriale residua garantita dalla Germania, i territori pretesi dalle due nazioni balcaniche, offrendo aiuti militari e la protezione dell'Asse nei Balcani per dimensionare i fatti e tranquillizzare definitivamente la Romania da ogni ulteriore rivendicazione da parte di chiunque, URSS compresa. Re Carol resosi impopolare abdicava in favore del figlio Michele, mentre al governo di Bucarest subentrava il Gen. Antonescu favorevole ad una alleanza con l'Asse sostituendo il dimissionario gabinetto Gigurtu.

L'invadenza e i successi riportati dalla diplomazia tedesca nei Balcani, provocavano malumori e gelosie in Italia che venivano solo in parte mitigati con la costituzione avvenuta il 27 settembre a Berlino del «Patto tripartito» con Italia, Germania e Giappone, intenzionate a creare un nuovo ordine in Europa e Asia orientale, ed in cui venivano invitate ad associarsi altre nazioni europee ugualmente desiderose di contribuire al nuovo e promettente sistema politico, economico e militare promosso dall'Asse.

Aderivano quindi nell'ordine l'Ungheria, la Romania, la Slovacchia; si associava inizialmente e solo formalmente la Bul-

garia che però regolarizzerà a tutti gli effetti la sua posizione nel marzo 1941, mentre Jugoslavia e Turchia confermarono le proprie posizioni rispettivamente di "attesa indifferente" e di aperta neutralità.

Il 12 ottobre giungeva a Bucarest una missione militare tedesca per accordi di collaborazione col governo romeno e contemporaneamente truppe tedesche della Luftwaffe entravano in Romania e presidiavano la zona petrolifera di Ploesti, installando numerose postazioni della Flak e reparti di caccia intercettori destinati alla difesa di una zona di vitale importanza strategica per l'Asse.

Tale avvenimento convinceva ancor più Mussolini della necessità di compensare, con appropriata azione politico-militare verso la Grecia, la diminuita influenza italiana nei Balcani e due giorni più tardi decideva la guerra contro la Grecia.

Nella campagna di Grecia non venne applicata, né sussistevano le basi per attuarla, la «teoria di guerra di rapido corso», una dottrina d'impiego relativamente moderna dello S.M. italiano, "che considerava l'impiego di mezzi e di procedimenti atti a creare con azione fulminea situazioni risolutive della battaglia", come ebbe a scrivere il Gen. G. Mancinelli in Storia della 2ª G.M. (cfr. 1º Vol. Rizzoli/Purnell) considerando al riguardo che la massima espressione di capacità d'azione meccanizzata del R.E. italiano era rappresentata dall'Armata del Po (ex 6ª Armata) con 3 div. corazzate, 3 div. Celeri, 2 div. motorizzate; un miscuglio di bersaglieri motociclisti e ciclisti, carri «L. 35», vecchi cannoni ippotrainati o carrellati, autocarri per trasporto truppa, reparti del Genio, Cavalleria; vi era stata però destinata la Divisione corazzata "Centauro", che aveva ben scarse possibilità di movimento sul tormentato terreno dell'Albania.

La grande massa delle unità di fanteria era in condizioni ancora peggiori di mobilità poiché la mancata motorizzazione dell'esercito aveva limitato a soli 135 automezzi la componente motorizzata di servizio di ogni divisione.

Non esisteva nel R.E. un solo reparto modello sperimentale di fanteria, artiglieria, carristi, contraereo e controcarro dotato di materiale moderno ed efficiente.

Di contro il piccolo esercito greco, da molti esperti sottovalutato erroneamente, risultava più armato ed equipaggiato del R.E. italiano in Albania, poiché contrapponeva ai confini albanesi: 56 rgt. ftr., 15 di artiglieria da montagna, 4 rgt. art. di C. d'Ar., 4 rgt. art. c.a., 2 rgt. cavalleria, 1 rgt. motorizzato, 43 btg. territoriali, 4 btg. c.c., 24 batterie territoriali: un complesso di uomini e di mezzi che alla data del 20 ottobre 1940 aveva raggiunto le 300.000 unità.

IL COMANDO AERONAUTICA PER L'ALBANIA

Ultimo ad essere costituito fra tutti i comandi di Aeronautica sorti a seguito della Legge n. 220 del 22.12.1937 modificata con Legge n. 1501 del 25.6.1939, il Comando Aeronautica per l'Albania ebbe origine solo nel 1939 subito dopo l'occupazione del piccolo paese balcanico da parte dell'Italia e venne affidato per personale desiderio al Gen. S.A. Ferruccio Ranza, un valoroso pilota della 1ª guerra mondiale.

Il breve periodo di tempo intercorrente fra l'occupazione e l'inizio della guerra con la Grecia, non aveva permesso l'approntamento di una vasta e capillare organizzazione aeronautica, soprattutto nell'allestimento e preparazione di nuovi aeroporti, anche se nei 18 mesi prima del conflitto era stato fatto da parte dell'Aeronautica tutto il possibile per attuare le necessarie infrastrutture tecniche e operative di base. Questa grave carenza organizzativa, impossibile da creare ex novo in soli 18 mesi di permanenza in Albania, influirà in elevata misura nel corso iniziale della guerra con la Grecia. Alla fine del 1939 esistevano in Albania 61 aeroplani suddivisi fra 15 CR. 32, 3 Ro. 41, 6 Rc. 37 bis, 4 SM. 79 e 33 SM. 81 cui erano da aggiungere una decina di altri aerei assegnati al reparto di volo del comando Aeronautica Albania. I campi d'aviazione esistenti comprendevano al momento dell'occupazione italiana Tirana, Valona, Durazzo ed alcune strisce erbose adibite al servizio d'aviazione; inesistenti o quasi erano le infrastrutture tecniche, i sistemi di comunicazione, il servizio di assistenza al volo se si escludono i collegamenti attuati dalla Lloyd Albania, una compagnia aerea che gestiva i trasporti interni con l'assistenza tecnica e finanziaria dell'Italia, poi assorbita dall'Ala Littoria.

Nel periodo suddetto fu comunque possibile dar corso a importanti lavori e realizzare i seguenti risultati:

Aeroporto n. 1 — Berat (mis. 1000 × 550) pista erbosa, piccolo edificio per servizi, montaggio baracche per personale, magazzini, materiali MSA.

Aeroporto n. 2 — Tirana (mis. 1700 × 800) pista in macadam in costruzione quasi ultimata, edificio per comando e servizi, impianto RG, montaggio in corso di baracche, magazzini, officine per SRAM, materiale MSA, costituzione CAV.

Aeroporto n. 3 — Argirocastro (mis. 1300 × 800) pista erbosa, piccolo edificio disponibile.

Aeroporto n. 4 — Durazzo (mis. 1300 × 600) pista erbosa,

piccolo edificio disponibile.

Aeroporto n. 5 — Corcia (mis. 1000 × 700) pista erbosa, piccolo edificio disponibile.

Aeroporto n. 6 — Kukes (mis. 600 × 300) pista erbosa, zona montana, nessuna costruzione.

Aeroporto n. 7 — Scutari (mis. 1250 × 950) pista erbosa, piccolo edificio disponibile.

Aeroporto n. 8 — Valona (mis. 1100 × 900) pista in macadam quasi ultimata, lavori in corso per sistemazione alloggi personale, magazzini, officine (SRAM), impianto RG.

Aeroporto n. 9 — Shjak (mis. 1200 × 600) pista in costruzione.

Aeroporto n. 10 — Devoli (mis. 1300 × 750) pista in macadam in corso di ultimazione, edifici in costruzione.

Aeroporto n. 11 — Drenova (mis. 1100 × 400) pista erbosa, lavori previsti per pista concreta.

Aeroporti di manovra: Argirocastro Bis, Delvina, Pogradec, Piqini.

La sistemazione logistica comprendeva: il 294° magazzino di base aeroporto di Tirana, due depositi per carburante avio nella zona di Tirana (capacità 1 300.000) e piccoli depositi aeroportuali per ulteriori 1 150.000 (disponibilità carburante

alla data del 31.12.39 mc 1293); due depositi munizioni per t 2500 nella zona di Tirana, un magazzino MSA a Tirana per velivoli SM. 81, CR. 32; 3 laboratori fotografici campali; un parco automezzi per 300 autoveicoli, rimorchi, carri speciali; una SRAM a Tirana. Inesistenti o quasi le linee telegrafiche e telefoniche per mancanza di applicazione di servizio alle esigenze militari, scarse le stazioni RT. Era in fase di costituzione il CAV di Tirana che veniva nel frattempo integrato nella sua funzionalità operativa da quello di Brindisi. Per il servizio Meteo erano state però istituite 11 stazioni di controllo e prelievo.

Fra agosto e novembre 1940 per rafforzare adeguatamente la locale aviazione vennero inviate in Albania notevoli quantità di materiali di ogni specie (la sola Marina trasportò t 9500 di materiali aeronautici e nei dettagli: munizioni, carburante per 1.400.000 (disponibilità alla data del 28.10.1940 mc 2500) baracche smontabili, carri speciali per comunicazioni campali e assistenza al volo, fotoelettriche, 700 autoveicoli di ogni tipo, materiale MSA per gli altri tipi di aerei inviati di rinforzo.

La situazione dei reparti di volo alla vigilia della guerra con la Grecia era la seguente:

AERONAUTICA ALBANIA

Bombardamento

38° St. BT 39° Gruppo (Sqd. 51 ^a /69 ^a) su SM 81	Tirana (poi Valona)
40° Gruppo (Sqd. 202 ^a /203 ^a)	Lecce (poi Valona)
38° ST. BT 105° Gruppo BT (Sqd. 254 ^a /255 ^a) su SM. 79	Tirana

Caccia

160° Gruppo Aut. CT su CR. 32/CR.42 (Sqd. 393°)	Tirana (poi Drenova)
(Spd. 394 ^a)	Berat

Osservazione Aerea

72° Gruppo O.A. - Sqd. 25 ^a su Ro. 37	Coritza
66° Gruppo O.A. - Sqd. 42 ^a	Valona (Sez. Argirocastro)
5° Gruppo O.A. - Sqd. 120 ^a	Tirana (Sez. Valona)

Ricognizione Marittima

288 ^a Sqd. R.M. su Cant.Z 506/B	Brindisi
--	----------

142 ^a Sqd. R.M. su Cant.Z 501	Taranto
139 ^a Sqd. R.M. su Cant.Z 501	Taranto
171 ^a Sqd. R.M. su Cant.Z 506/B	Taranto
Dovevano concorrere alle operazioni contro la Grecia i reparti dell'Armata Aerea assegnati alla IV ZAT di Bari (Gen. S.A. Eraldo Ilari) e precisamente:	
37° Stormo BT 55° Gr. (Sqd. 220 ^a /221 ^a) su SM. 81 poi BR. 20	Grottaglie (poi Lecce)
116° Gr. (Sqd. 276 ^a /277 ^a) su BR. 20	Lecce
35° St. B.M. 86° Gr. (Sqd. 190 ^a /191 ^a) su Cant. 506 (B	Brindisi
95° Gr. (Sqd. 230 ^a /231 ^a)	Brindisi
2° Gruppo Aut. CT (Sqd. 150 ^a /152 ^a) su G. 50	Bari
<i>Osservazione Aerea</i>	
42 ^a Sqd. O.A. su Ro. 37	Bari (poi Valona)

Complessivamente la forza disponibile assegnata per le operazioni contro la Grecia comprendeva inizialmente: 55 bombardieri, 107 caccia e 25 ricognitori per l'Aeronautica Albania cui erano da aggiungere 139 bombardieri, 54 caccia della IV Z.A.T. che portavano a 380 i velivoli assegnati alla campagna nei Balcani, comprendendo in tale cifra i reparti di rinforzo che sarebbero giunti nei giorni immediatamente seguenti l'inizio del conflitto nel territorio della IV Z.A.T. e in Albania. Una forza giudicata sufficiente per garantire la supremazia aerea e fornire adeguato supporto dal cielo.

Nel piano predisposto dal C.S.T.A. era previsto e stabilito che le forze aeree di Albania unitamente ai reparti di Esercittavia e con l'esclusione di quelli di Marina, venivano sottratte di fatto alla diretta competenza dello SM/RA e affidate per la parte esecutiva al comandante superiore le FF.AA. d'Albania. Lo SM/RA si riservava il diritto di assistenza e consulenza operativa tramite il comandante dell'Aeronautica Albania mantenendo però la diretta dipendenza d'impiego per i reparti della IV Z.A.T..

Contrapposte alle G.U. italiane dislocate sulla frontiera albanese, l'esercito greco al comando del Gen. Alexandros Papagos aveva provveduto all'invio di 8 divisioni di fanteria rinforzate da 2 brigate, fortificando nel contempo la frontiera della Macedonia con la Bulgaria con l'invio di 6 divisioni e 2 brigate di fanteria e mantenendo di riserva strategica 2 divisioni fra fanteria e cavalleria con una brigata di montagna. Erano stati necessari 22 giorni ai greci per completare lo schieramento al confine con l'Albania e assegnare i compiti di servizio preliminari che comprendevano anzitutto un ral-

lentamento di una probabile avanzata italiana oltre il fiume Kalamas sino ad arrestarla davanti alla linea fortificata denominata "Metaxas", costituita da opere semipermanenti e campali approntate da tempo fra la Macedonia e il settore Amfilochia, Arastos, Metzovo giudicato il più vulnerabile. Tali provvedimenti erano stati presi sin dal 15 agosto (immediatamente dopo il colloquio avuto da Mussolini col Gen. Visconti Prasca); e dopo aver avuto dalla Germania l'impegno a «non permettere un eventuale attacco italiano se la Grecia non avesse preso misure militari in grado di irritare l'Italia» come ebbe a confermare a Berlino Ribbentrop all'ambasciatore ellenico accreditato presso il Reich, convalidato il giorno 17 da un invito di Ribbentrop a Ciano «a non promuovere alcun fermento nei Balcani». Avvertimento che il ministro degli esteri italiano non tenne in conto.

Fra la fine di agosto e la metà di ottobre vennero inviate in Epiro altre 2 div. fr. (8^a/9^a) rinforzate da 4 brigate, 2 rtg., 12 btg. che completarono lo schieramento esistente.

L'aviazione greca (Elliniki Vassili Aeroporia-E.V.A.) disponeva di circa 160 aerei di 1^a linea fra cui 44 caccia, 46 bombardieri e 66 ricognitori su 14 squadriglie, aerei in gran parte di superate concezioni tecniche e belliche e sicuramente non in grado di opporre alcuna seria resistenza all'Aeronautica italiana. Nei particolari gli aerei erano dei seguenti modelli: Caccia Pzl 24, Potez 25, Breguet 19, usati anche per l'osservazione aerea e l'appoggio tattico. Gladiator, Lysander, Bloch 151/152.

Bombardieri: Battle, Blenheim MK1/2, Anson, Northrop 17/a, Albemarle, Potez 633.

L'artiglieria contraerea dell'armata aveva 4 Rgt. autonomi e materiale francese da 75, ed era quasi inesistente sotto l'organizzazione territoriale, anche se era stata notevolmente rinforzata presso le unità di fanteria dove contava numerose batterie con cannoni automatici Bofors da 40 mm ceduti dall'Inghilterra, integrati da Oerlikon da 20 mm ceduti dalla Francia.

Ma all'aviazione ellenica era necessario aggiungere potenzialmente l'intervento della R.A.F. che avrebbe immediatamente preso posizione ufficiale al fianco della Grecia, intervenendo con i suoi reparti dal Medio Oriente e dall'Egitto a dare man forte alla modesta aeronautica ellenica. Non era anche ritenuto improbabile un intervento di reparti terrestri inglesi, costituiti da forze corazzate e motorizzate che mancavano completamente nell'esercito greco, e da batterie contraeree pesanti come poi in effetti si verificò.

I campi d'aviazione dell'E.V.A. rilevati dal S.I.A. e situati nelle immediate vicinanze della frontiera albanese erano i seguenti: Gianina, Larissa, Trikala, Agrinion, Vakufloi, Kotzani, Tanagra, Phaleron oltre a quelli più importanti ma arretrati di Tatoi e Eleusis.

La Regia Marina italiana aveva costituito in Albania una propria organizzazione difensiva che comprendeva una decina di batterie antinave/contraeree per circa un centinaio di cannoni schierati a difesa dei porti e dei punti di maggiore interesse strategico.

L'artiglieria costiera comprendeva pezzi da 152 mm a 66 mm mentre quella c.a. disponeva di cannoni da 76/45 rinforzati da mitragliere da 20/65 e 37/54 per circa un centinaio di armi automatiche. Sbarramenti minati proteggevano l'accesso ai principali porti albanesi.

Il problema della protezione dei convogli da e per l'Albania era stato concertato fra l'Amm. Sportiello e il Col. pil. Giuseppe Marini comandante Marinavia per il basso Adriatico e lo Jonio, con l'assegnazione di due squadriglie da R.M. (142^a prima, rinforzata dalla 141^a successivamente) che compivano la sorveglianza antisom sul percorso Brindisi-Valona-Bari-Durazzo-Brindisi impiegando 3 idro Cant. Z 501 in partenza rispettivamente alle ore 06.00 e 15.00 muniti di bombe da 160 kg a.s. o da 50 kg, servizio espletato dietro indicazioni fornite quotidianamente dal Comando Superiore Traffico Albania di Marina Brindisi (Maritrafalba). Un servizio di sorveglianza attuato indipendentemente da quello del Comando Marina veniva svolto dal comando IV Z.A.T. (poi 4^a Squadra Aerea) e dall'Aeronautica Albania.

Delle decisioni ad alto livello prese nella conferenza del 15 ottobre, il Capo di S.M. dell'Aeronautica Gen. Pricolo venne

messo successivamente al corrente dal Capo di SMG Maresciallo Badoglio, oltre a ricevere come previsto, copia del verbale della riunione con le decisioni prese da Mussolini d'accordo con i responsabili militari e civili, che avevano pienamente accettato, senza riserva alcuna, il piano predisposto dal Gen. Visconti Prasca per l'attacco alla Grecia.

Non doveva però trattarsi di una sorpresa poiché in precedenza vi erano stati accenni, scambio di corrispondenza, colloqui di servizio e disposizioni varie intercorsi fra Stamage e SM/RA, sull'eventualità di interventi in Grecia o Jugoslavia. Seguiamo sinteticamente tali aspetti della questione.

All'inizio del conflitto mondiale esisteva sin dal 1939 ed era stato preso anche in considerazione nella primavera 1940 il P.R.12 Bis, interessante ovviamente anche la R.A., che prevedeva un eventuale attacco ad Est (Jugoslavia) pur non escludendo una neutralizzazione della Grecia (Esigenza G) nel più vasto quadro strategico del «Teatro di operazioni continentali Est». Nel P.R. 12 Bis era previsto un concorso aereo al contrasto del traffico marittimo ed ai movimenti navali nel Mediterraneo centrale e nel Basso Adriatico, un blocco del canale d'Otranto, attacchi ad eventuali obiettivi della Grecia e della Jugoslavia. La successiva scelta e l'applicazione da parte dello Stamage del P.R. 12 fece accantonare al momento dell'entrata in guerra dell'Italia il P.R. 12 Bis, mentre lo SMG dava disposizioni ai capi di S.M. delle FF.AA. di continuare però studi e aggiornamenti del P.R. 12 Bis che considerava valido e suscettibile di futura applicazione, sollecitazioni dovute soprattutto per interessamento personale di Mussolini che prevedeva in un futuro non lontano un capovolgimento politico in Jugoslavia tale da indurre l'Asse ad un intervento militare, visione questa però non condivisa dal Maresciallo Badoglio più propenso al pensiero di una situazione di ristagno nei Balcani dopo le occupazioni fatte dalla Germania in Austria, Cecoslovacchia ed agli assetamenti seguiti fra Ungheria-Jugoslavia protagoniste fra l'altro di un breve conflitto sorto per questioni territoriali. Il progetto di un attacco limitato alla Grecia (colpo di mano Ciamuria) venne portato a conoscenza del Gen. Pricolo con una lettera del 6.9.40 del Sottosegretario di Stato agli Affari albanesi Ecc. Benini, che suggeriva l'ipotesi di aviolanciare un reparto di paracadutisti in Epiro (meglio se composto anche di albanesi) seguito da aviolanci di armi e munizioni ai patrioti albanesi della Ciamuria, addestrandoli specificamente alla guerriglia. La lettera era ispirata dal ministro degli esteri Ciano che lavorava da tempo per creare le premesse politiche e diplomatiche atte a giustificare l'intervento italiano in Grecia.

Alla lettera di Benini rispondeva il Capo di SM/RA dichiarandosi disposto in linea di massima ad effettuare tali operazioni previo accordi con lo Stamage per le specifiche attribuzioni di competenza gerarchica.

L'idea del «colpo di mano» suggerita da Mussolini e preparata da Visconti Prasca prevedeva l'intervento della R.A. per il necessario supporto tattico alle truppe e il dovuto appoggio aereo per le operazioni di sbarco a Corfù. Il 12 settembre dopo che lo Stamage e Superesercito avevano modificato alterandolo radicalmente il «colpo di mano» e sostituendolo con l'Esigenza G, Badoglio inviava ai capi di S.M. delle FF.AA. con foglio d'ordini n. 2458/0P-SMG le seguenti indicazioni: 1° — Operazioni contro la Jugoslavia (Esigenza E-Est) ultimare per fine ottobre il previsto schieramento in modo da essere in grado di approfittare di un eventuale sconvolgimento interno.

2° — Operazioni contro la Grecia (Esigenza G-Grecia) probabile ipotesi di un nostro intervento armato per occupare la Ciamuria, in Epiro, ed eventualmente l'isola di Corfù ed in un secondo tempo le isole di S. Maura, Cefalonia, Zante. Linee generali dell'operazione quelle previste dall'Esigenza G. Il trasporto oltremare dei rinforzi occorrenti alle truppe d'Albania deve essere ultimato a fine settembre.

Il citato foglio d'ordini non contemplava in forma chiara e dettagliata il previsto attacco generale alla Grecia e conseguentemente lo SM/RA non adottò misure particolari se non quelle necessarie per una operazione di limitata portata in Ciamuria e isole joniche.

Il 14 ottobre, dodici giorni prima dell'attacco previsto alla Grecia, lo SM/RA riceveva ulteriori informazioni e istruzioni sull'Esigenza G non da parte dello Stamage, come era logico attendersi nella prassi di comando, bensì dallo SM/RE che, con lettera n. 3787/SME del 13.10.40, dava notizia del rinvio dell'occupazione di Corfù, notizia questa smentita lo stesso giorno con un dispaccio dello SMG (n. 3084/0P-SMG-13.10.40) firmato dal Maresciallo Badoglio Capo di SMG, che conteneva notizie in netto contrasto con quanto descritto dal dispaccio Roatta. Il testo diceva testualmente: «A partire dal 14 ottobre decorrono i dodici giorni previsti dalla R. Marina per i trasporti occorrenti per la spedizione di Corfù. Alt. Alle ore zero del giorno 26 tutto deve essere quindi pronto per poter iniziare in Albania la prevista azione (Esigenza G). Per tale data dovrà essere altresì completata l'organizzazione contraerea. Superaereo provvederà al previsto rinforzo dell'Aviazione Albania ed allo schieramento dei reparti. Il Capo di SMG F.to Badoglio».

Il giorno 16 il Capo di SMG informò ufficialmente a voce il

Capo di SM/RA che l'Italia avrebbe attaccato la Grecia. Mancavano soltanto 10 giorni alla data stabilita.

La riunione decisiva si era tenuta a Palazzo Venezia al mattino del 15. Non erano stati invitati, come già accennato, il Capo di S.M. della R.M. né quello della R.A., quasi che una così importante e drammatica decisione non li riguardasse affatto.

I compiti che lo Stamage assegnò alla R.A. dopo consultazioni di servizio con lo SM/RE e il C.S.T.A. prevedevano due aspetti d'intervento: uno strategico consistente nel bombardare con la massima intensità gli obiettivi più importanti dell'organizzazione militare nemica per disorientarne la difesa, paralizzare e disturbare l'afflusso di truppe e rifornimenti al fronte onde agevolare l'ulteriore sviluppo delle operazioni offensive. Un secondo presupposto d'origine tattica era basato sull'appoggio alle operazioni terrestri sul fronte dell'Epiro e per l'occupazione di Corfù.

In particolare l'Aeronautica Albania doveva contribuire alle operazioni delle truppe al fronte e su Corfù, bombardare le basi aeree dell'Epiro, Tessaglia, Macedonia; le basi navali di Salonicco e Prevesa, le principali linee di comunicazioni terrestri e ferroviarie verso il confine albanese; doveva inoltre partecipare alla difesa dell'Albania ed in particolare proteggere i porti di Valona e Durazzo e le basi aeree albanesi. L'aviazione delle Puglie (IV Z.A.T.) che nel mese di dicembre si scinderà in due organizzazioni distinte: IV Z.A.T. già esistente come organizzazione di comando e 4ª Squadra Aerea di nuova costituzione, al comando rispettivamente del Gen. D.A. Augusto Bonola e del Gen. S.A. Eraldo Ilari, doveva colpire obiettivi militari della Morea e delle isole joniche, le basi aeree della Tessaglia e del Peloponneso; quelle navali di Salamina, Pireo, Patrasso, Volos, Corinto; le forze navali nemiche in movimento, i centri e le principali linee di comunicazioni stradali e ferroviarie. Doveva inoltre contribuire, a richiesta, all'occupazione di Corfù ed alle operazioni terrestri ove necessario. In forma indiretta doveva proteggere il territorio della IV Z.A.T., la base navale di Taranto, i porti di Brindisi e Bari, le basi aeree delle Puglie.

L'Aeronautica dell'Egeo (Gen. B.A. Umberto Cappa) doveva agire contro forze navali nemiche nei porti o in navigazione, controllare l'arcipelago delle Cicladi e contrastare una eventuale occupazione di Creta da parte inglese. Compiti indiretti per agire contro la squadra navale inglese del Mediterraneo erano stati assegnati anche alla 5ª Squadra Aerea (Libia).

L'Aviazione per la Regia Marina (Dipartimento Marittimo Jonio e basso Adriatico), al comando del Col. pil. Giuseppe

Marini, avrebbe cooperato alle operazioni con ricognizioni a largo raggio, missioni di sorveglianza e di scorta ai convogli in funzione antisom, in tutto il Mediterraneo orientale - da Creta all'Egeo - coadiuvata dalle Squadriglie R.M. del Dodecaneso.

L'Aviazione per il R.E. con disposizione n. 025150 del 23.10.1940 diramata dal C.S.T.A. aveva ricevuto le seguenti indicazioni operative:

Ricognizioni a vista e fotografiche per individuare ammassamenti di truppe e lavori in corso nelle zone di Presba, Menina, Smolica, Grammos, Kalibaki, Goritsa, Jeroplatano, Doliàna, Kalivia, Tservari.

Vigilanza settori Macedonia, Metzovo, Kalamas.

Operazioni e missioni specifiche

1° giorno — protezione diretta e indiretta alle truppe avanzanti, eventuali spezzonamenti e mitragliamenti su truppe avversarie nei settori: Smerdeke, Nestrani, ponti e guadi Kalamas, zona Metzovo. Segnalare movimenti truppe nemiche settori interessati.

Compiti per aviazione da caccia

1° giorno — protezione diretta e indiretta truppe avanzanti. Eventuali mitragliamenti su concentramenti di truppe nemiche; controllo settori: Smerdeke (cooperazione con O.A.), Nestrani, ponti e guadi Kalamas, Metzovo.

2° giorno — protezione apparecchi O.A. — eventuale spezzonamento e mitragliamento truppe nemiche scacchieri Epiro e Macedonia.

Compiti per aviazione bombardamento:

1° giorno — stroncare eventuale movimento offensivo nemico verso il Korciano: bombardare ammassamenti di truppe segnalati da informatori e O.A. nei settori: Smerdeke, Kastoria, Nestrani, Metzovo, Kalibaki, Filiates.

2° giorno — ripetere bombardamenti in Macedonia ed Epiro (subordine) e settore Metzovo. Attaccare eventuali concentramenti truppe e artiglieria segnalati da O.A.

L'inizio della campagna di Grecia venne fissato sul finire di ottobre ad autunno inoltrato e in contrasto con ogni logica norma di conoscenza meteorologica della zona, soggetta a forti precipitazioni atmosferiche con relativi allagamenti, frane, fiumi in piena, come segnalò doverosamente il servizio meteorologico della R.A. su richiesta dello SM/RA, preoccupato di assicurare l'intervento aereo in condizioni di normali garanzie tecniche e di volo atte ad eseguire i compiti previsti e in particolare quelli di appoggio tattico.

Tale importante segnalazione non venne presa in considerazione poiché la data stabilita venne definitivamente confermata per non pregiudicare ulteriormente l'inizio del giorno X.

Il 26 ottobre ebbe inizio sotto un vero e proprio diluvio che durava da più giorni dovuto ad una perturbazione molto estesa di imprevedibile durata, al punto che il Gen. Francesco Rossi, inviato speciale dello SM/RE in qualità di osservatore sul fronte albanese, ritenne opportuno su consiglio del C.S.T.A. inviare un telegramma a Roma del seguente tenore: "Superesercito n. 025252 — Condizioni atmosferiche particolarmente avverse previsione prossimo miglioramento alt. rifornimenti et movimenti estremamente difficili per situazione stradale dovute persistenti piogge torrenziali Alt. Condizioni proibitive anche per Aeronautica alt. Esprimo il parere che giorno dovrebbe essere fissato da Comandante Superiore sul posto alt. Maltempo ostacola scarico piroscafi alt. Presente telegramma non visto da Eccellenza Visconti in ricognizione alt. F.to Gen. Francesco Rossi.

Tale segnalazione non venne però accettata o presa in considerazione e l'unica concessione fu di procrastinare al giorno 28 l'inizio dell'attacco.

Alle ore 05.30 del 28 ottobre 1940 la campagna iniziava senza altri indugi nonostante le proibitive condizioni atmosferiche che impedivano come previsto l'intervento dell'aviazione. Così segnalava l'avvenimento il Gen. Visconti Prasca: "Superesercito Operazioni n. 025340 — Nostre truppe procedono con molto entusiasmo oltre frontiera con artiglierie spinte in avanti alt. Causa intemperie aviazione non intervenuta. F.to Generale Visconti Prasca".

La data del 28 ottobre come inizio dell'attacco alla Grecia non era stata scelta a caso, poiché proprio quel giorno Mussolini aveva in programma un incontro a Firenze col Führer e col ministro degli esteri Ribbentrop, incontro organizzato ad hoc dal conte Ciano desideroso di prendersi una qualche rivincita psicologica nei confronti del collega tedesco ed in cui aveva coinvolto anche il Duce ugualmente desideroso di restituire a Hitler le improvvisate decisioni unilaterali prese dal Reich.

Messo bruscamente al corrente dell'attacco italiano alla Grecia, Hitler, irritatissimo ma dissimulando perfettamente i suoi sentimenti per la sorpresa dell'evento, offrì subito al Duce la collaborazione militare della Germania mettendo a disposizione dell'Italia una divisione di paracadutisti e una aviotrasportata per una eventuale azione su Creta cui annetteva grande importanza strategica nel Mediterraneo. Mussolini ringraziò il Führer dell'offerta militare dicendosi certo che

l'Italia e le sue FF.AA. avrebbero risolto rapidamente e positivamente il problema greco, rifiutando nuovamente, fra l'altro, una nuova offerta di collaborazione militare in Africa settentrionale già fatta dalla Germania nei mesi di giugno e luglio (una divisione corazzata e una motorizzata) offerte respinte all'epoca dal Maresciallo Badoglio e negativamente rinnovate per coerenza da Mussolini.

Il convegno di Firenze terminò freddamente dimostrando ancora una volta l'effimera e formale solidarietà che univa le due nazioni dell'Asse, condizionate e pervicaci nel proseguire politiche parallele foriere solo di controproducenti effetti.

Nonostante le cattive condizioni atmosferiche che avevano impedito il supporto tattico e ravvicinato alle truppe dell'Albania, formazioni di aerei provenienti dalle Puglie attaccavano importanti obiettivi militari a Patrasso, Corinto, Prevesa, Tatoi. Era quanto fu possibile fare in una stagione particolarmente difficile, ostacolata dal maltempo, con gli obiettivi coperti da estesi banchi di nubi, foschie, piovoschi che impedivano la visibilità e le possibilità di traguadare i bersagli; ma le carenze infrastrutturali aeronautiche dell'Albania avevano la loro parte di responsabilità nel limitare l'attività. Sul fronte terrestre le operazioni non avevano però preso le previste aspettative.

Il maltempo, le piogge insistenti, le strade allagate, le frane, le interruzioni provocate dagli elementi naturali e dalle truppe greche in ritirata, bloccarono un po' ovunque l'avanzata delle truppe italiane, causarono disfunzioni, ritardi, mancati interventi di reparti motorizzati e dell'aviazione tattica. I risultati furono molto modesti e il perdurare del maltempo nonostante il generoso intervento dell'aviazione levatasi in volo dai campi allagati e impantanati non appena le condizioni del tempo e di visibilità lo consentirono, convinsero i responsabili militari ad ordinare dopo pochi giorni di attività offensiva una ritirata su posizioni più idonee alla difensiva. Il «colpo di mano» poteva considerarsi fallito! Cominciava la lunga, tribolata, difficile, drammatica, sanguinosa guerra con

la Grecia che si sarebbe prolungata sino alla primavera inoltrata del 1941.

LE OPERAZIONI DI GUERRA AEREA IN GRECIA

Le abbondanti precipitazioni piovose iniziate il 22 ottobre e durate praticamente sino alla fine del mese, bloccarono per diversi giorni sui campi pugliesi i previsti movimenti di rinforzo destinati al Comando Aeronautica per l'Albania e solo il 1° novembre fu possibile iniziare i trasferimenti che si conclusero il giorno 5 con l'afflusso a Tirana del 104° Gruppo BT del 46° Stormo, dei gruppi da caccia 24° e 154° destinati a Berat e del 150° Gruppo CT avviato fra Valona, Argirocastro e Tirana.

Contemporaneamente anche la 4ª Z.A.T. veniva rinforzata con l'arrivo di altri reparti provenienti dall'Italia settentrionale, cui facevano seguito alcuni avvicendamenti e nuove costituzioni di gruppi di volo.

Seguire e dettagliare tutti i movimenti dei reparti, precisandone le località di destinazione e i periodi di appartenenza ai comandi di Aeralba o della 4ª Z.A.T. prima, della 4ª Squadra Aerea successivamente, significa addentrarsi in un groviglio di eventi, date, periodi, sedi, di irrilevante importanza che finirebbero per distogliere il lettore da avvenimenti ben più importanti che merita di seguire nei particolari.

A tale scopo per non ingenerare confusioni e aggiornare gradualmente la situazione delle G.U.A. impegnate nella guerra contro la Grecia, riteniamo opportuno riportare una situazione generale e definitiva che permetterà di avere un quadro sintetico ma preciso degli eventi che si susseguirono fra il 28 ottobre 1940 e il 30 aprile del 1941, data questa in cui terminò praticamente la campagna di guerra nei Balcani.

COMANDO AERONAUTICA ALBANIA

(Periodo 28.10.1940/30.4.1941)

Comandante Gen. S.A. Ferruccio Ranza.

Reparti permanenti, trasferiti, avvicendati, avuti in carico da Aeralba nel suddetto periodo.

Reparto Volo (Aeralba) — Aerei diversi: Ca. 310, Fi. 156, FN. 305, SM. 79/TP, SM. 81, G. 8, CR. 32/30

Sqd. Autonomia T (Aeralba) (Cap. pil. G. Casci Ceccacci): Ca. 133/T-SM. 81/T Tirana

611ª Sqd. Autonomia T (Ten. pil. G. Amoroso): Ba. 44 Tirana

Bombardamento

38° Stormo BT (Col. pil. D. Ludovico)	Tirana
39° Gruppo BT (Magg. pil. G. Simini) Sqd. 51 ^a /69 ^a SM. 81 (poi BR. 20/M)	Tirana (poi Valona/Foggia)
40° Gruppo BT (Ten. Col. pil. A. Panunzi) Sqd. 202 ^a /203 ^a : SM. 81 (poi BR. 20/M)	Scutari (poi Valona)
46° Stormo BT (Col. pil. U. Nannini)	Scutari (poi Valona/Foggia)
104° Gruppo BT (Ten. Col. pil. G. Cadringer) Sqd. 252 ^a /253 ^a : SM. 79	
105° Gruppo BT (Ten. Col. pil. G. Ciano) Sqd. 254 ^a /255 ^a : SM. 79	Tirana (poi Bari)
101° Gruppo BaT. (Magg. pil. G. Donadio) Sqd. 208 ^a /238 ^a : Ju. 87	Tirana (poi Sciak)

Caccia

Comandante Raggruppamento Caccia (Aeralba) (Col. pil. A. Tessari)	Valona
160° Gruppo Aut. CT (Ten. Col. pil. R. Colacicchi, poi Ten. Col. pil. F. Zanni):	
CR. 32 (poi CR. 42)	Devoli (poi Berat)
150° Gruppo Aut. CT (Ten. Col. pil. R. Pratelli) Sqd. 364 ^a /365 ^a :	
CR. 42 (poi MC. 200)	Valona (poi Tirana, Argirocastro, Berat)
152° Gruppo Aut. CT (Ten. Col. pil. G. Melotti) Sqd. 371 ^a /375 ^a : MC. 200	Tirana, Valona
24° Gruppo Aut. CT (Ten. Col. pil. E. Leotta) Sqd. 354 ^a /355 ^a : G. 50	Tirana, Devoli, Berat
154° Gruppo Aut. CT (Magg. pil. A. Mastragostino) Sqd. 361 ^a /395 ^a : CR. 42	Tirana (poi Devoli)
22° Gruppo Aut. CT (Magg. pil. G. Borzoni) Sqd. 359 ^a /362 ^a /369 ^a : MC. 200	Tirana

Ricognizione terrestre

72° Gruppo O.A. (Ten. Col. pil. R. Cozzi) Sqd. 42 ^a /25 ^a /120 ^a :	
Ro. 37 Bis	Argirocastro (poi Valona, Tirana, Devoli, Durazzo)
5° Gruppo O.A. (Magg. pil. R. Sisti) Sqd. 31 ^a /39 ^a : Ro. 37 Bis	Devoli, Berat
Sqd. O.A. 114 ^a : Ro. 37	Tirana
Sqd. O.A. 87 ^a : Ca. 311	Tirana
Sqd. O.A. 35 ^a : Ro. 37 Bis	Peqini

Comando 4^a Squadra Aerea (già 4^a ZAT) periodo 28.10.1940/30.4.1941

Comandante Gen. S.A. Eraldo Ilari	Bari
Reparti assegnati dalla costituzione, trasferiti, avvicendati nel suddetto periodo.	
Reparto volo 4 ^a Squadra Aerea — Aerei diversi: Ca. 310, FN. 305, G. 8, SM. 79/TP., Ro. 41/B)	

Bombardamento

35° Stormo BM (poi BT) (Col. pil. E. Grande)	Brindisi
86° Gruppo BM (Magg. pil. L. Marini) Sqd. 190 ^a /191 ^a : Cant. 506/B	Brindisi
95° Gruppo BT (Magg. pil. G. Morbidelli, poi Ten. Col. pil. M. Giulino) Sqd. 230 ^a /231 ^a :	
Cant. 506/B (poi Cant. 1007/Bis)	Brindisi/Casale
47° Stormo BT (Col. pil. S. Tadé)	Grottaglie
106° Gruppo BT (Magg. pil. G. Gori-Castellani) Sqd. 260 ^a /261 ^a : Cant. 1007/Bis	Grottaglie
107° Gruppo BT (Magg. pil. A. Paradisi) Sqd. 262 ^a /263 ^a : Cant. 1007/Bis	Grottaglie
18° Stormo BT (Col. pil. P. Altan)	Grottaglie (poi Aviano)
37° Gruppo BT (Magg. pil. L. Filzi) Sqd. 47 ^a /48 ^a : BR. 20/M	Grottaglie (poi Aviano)
13° stormo BT (Col. pil. C. De Capoa)	Gioia del Colle
11° Gruppo BT (Magg. pil. R. Giannone) Sqd. 1 ^a /4 ^a : BR. 20/M	Gioia Del Colle
43° Gruppo BT (Ten. Col. pil. G. Monteleone) Sqd. 3 ^a /5 ^a : BR. 20/M	Gioia del Colle

16° Stormo BT (50° Gruppo) (Magg. pil. R. Ortolan) Sqd. 210 ^a /211 ^a : Cant. 1007/Bis	Brindisi
37° Stormo BT (Col. pil. A. Banchieri):	
55° Gruppo/Sqd. 220 ^a /221 ^a (Ten. Col. pil. E. Ermo) SM. 81 (poi BR. 20/M)	Grottaglie (poi Lecce)
116° Gruppo/Sqd. 276 ^a /277 ^a (Ten. Col. pil. G. Scarlata) BR. 20/M	Lecce
12° Stormo BT (Col. pil. A. Biseo) (poi alla 5 ^a Sqd. Aerea)	Grottaglie
41° Gruppo BT (Magg. pil. E. Muti) Sqd. 204 ^a /205 ^a : SM. 79 (poi Cant. 1007/Bis)	Grottaglie
42° Gruppo BT (Magg. pil. E. Savi) Sqd. 200 ^a /201 ^a : SM. 79	Grottaglie
96° Gruppo Aut. BaT. (Magg. pil. E. Ercolani) Sqd. 236 ^a /237 ^a : Ju. 87	Lecce
97° Gruppo Aut. BaT. (Ten. Col. pil. G. Santinoni, poi Ten. Col. pil. A. Moscatelli) Sqd. 209 ^a /239 ^a : Ju. 87	Lecce
<i>Caccia</i>	
54° Stormo CT (153° Gruppo CT) (Magg. pil. A. Beneforti) Sqd. 370 ^a /373 ^a /374 ^a :	
MC. 200	Bari, Brindisi, Grottaglie
152° Gruppo Aut. CT (Ten. Col. pil. G. Melotti) Sqd. 372 ^a : MC. 200	Brindisi
2° Gruppo Aut. CT (Magg. pil. G. Baylon) Sqd. 150 ^a /152 ^a : G. 50	Bari (poi alla 5 ^a Squadra Aerea)
4° Stormo CT (9° Gruppo/73 ^a Sqd.) (Cap. pil. A. Viglione): MC. 200	Brindisi (poi Altura di Pola)
8° Gruppo Aut. CT (Sqd. 92 ^a /93 ^a /94 ^a) (Magg. pil. V. La Carruba): MC. 200	Oria (poi Falconara)

Ricognizione terrestre

66° Gruppo O.A./42 ^a Sqd. O.A. (Cap. pil. R. Mencaraglia): Ro. 37 Bis	Bari (poi Aeralba)
--	--------------------

Ricognizione marittima

141 ^a Sqd. RM: Cant. 501	Brindisi
142 ^a Sqd. RM: Cant. 501	Taranto
139 ^a Sqd. RM: Cant. 501	Taranto
288 ^a Sqd. RM: Cant. 506/B	Brindisi

Trasporti

148° Gruppo T (Ten. Col. pil. V. Napoli) Sqd. 605 ^a /606 ^a : SM. 73	Foggia
149° Gruppo T (Ten. Col. pil. G. Cartoni) Sqd. 607 ^a /608 ^a /609 ^a : SM. 82	Brindisi/Foggia
Sqd. Aut. T Scuola Paracadutisti R.A./Tarquinia (Cap. pil. D. Salvatat) Ca. 133/T	Lecce
I/KG.zbV. 1 (ST. 1 ^a /2 ^a /3 ^a /4 ^a Maj. Fu. H. Witt): Ju. 52/3m	Foggia
III/KG.zbV. 1 (ST. Stabs/10 ^a /11 ^a /12 ^a) (Hpt. Fu. S. Zeidler): Ju. 52/3m	Foggia
Stabs KG.zbV. 1 (Obs. Fu. H. von Gablenz) Flieger Transport Fuhrer «Albanien»	Foggia

*

Sorprendentemente dotato di morale ed entusiasmo sufficientemente elevati anche se discontinui, tali comunque da stupire tutti gli esperti di altri eserciti per l'ammirevole resistenza fisica e umana, la sobrietà dei suoi bisogni, la modestia delle sue esigenze elementari, il soldato italiano tenne duro di fronte alle avversità, alla situazione trovata, ai rovesci subiti. Era però evidente che tali qualità individuali, sottoposte al vaglio martellante di avvenimenti imprevisti e di fatti contrastanti, finissero a lungo andare per incidere profondamente nel morale dei soldati cui era stata fatta balenare una rapida e vittoriosa conclusione delle operazioni militari, nella con-

vinzione che sarebbero stati sostenuti costantemente sin dalle prime ore di guerra dall'aviazione italiana, superiore per possibilità offensive e presenza a quella greca, e quindi in grado di ottenere subito la superiorità aerea, appoggiare tatticamente e sgominare di forza un potenziale nemico dipinto erroneamente dalla propaganda interventista completamente al di fuori della realtà.

Era altresì inevitabile in seguito, che gli insuccessi militari registrati venissero «more solito» addossati a qualcuno, nel tentativo di diluire responsabilità e di coinvolgere altri nel disastro.

Oltre alla destituzione del Gen. Visconti Prasca comandante in campo delle truppe, l'indice severo dello Stamage e dello SM/RE venne puntato inesorabilmente sull'aviazione, responsabile, a giudizio degli alti comandi, di «non avere appoggiato e sostenuto efficacemente l'avanzata delle truppe sui monti dell'Epiro, facilitandone quindi l'isolamento morale e materiale e lasciandole sole in balia dell'agguerrito nemico, bene armato, dotato di mezzi moderni come artiglierie e mortai pesanti, dotato di insospettite qualità morali e guerresche da molti sottovalutate e non tenute nelle dovute considerazioni». La verità era però ben diversa da questi affrettati giudizi, poichè questa tesi era un'accusa ingenerosa e assurda che merita di essere, sotto l'aspetto storico, confutata e smentita dagli avvenimenti e dalla logica delle cose.

Nei 176 giorni in cui durò la campagna di Grecia (28.10.1940/22.4.1941) si ebbero in totale solo 64 giorni favorevoli all'attività aerea, 30 giorni con attività ridotta e 82 giorni di completa inattività, concentrati questi specialmente nella stagione autunnale e invernale. Ma non è tutto! Nei giorni in cui fu possibile volare non sempre vennero trovate condizioni ideali di visibilità e operative tali comunque da avvistare gli obiettivi con certezza, identificarli e attaccarli con precisione e in condizioni tecniche accettabili; non fu facile operare in missioni tattiche di spezzonamento e mitragliamento sul difficile terreno montuoso dell'Epiro e nelle strette vallate del Corciano, poichè non sempre fu possibile levarsi in volo dai fangosi campi dell'Albania di cui solo tre: Tirana, Valona e Devoli sui 12 disponibili, sostennero quasi interamente tutta l'attività della guerra nella cattiva stagione in quanto dotati di pista pavimentata. Gli altri si dimostrarono inagibili se non in particolari favorevoli condizioni di consistente sedime, mentre Coritza, Drenova e Argirocastro, i più avanzati verso il confine greco, vennero abbandonati per occupazione nemica, per allagamenti e perchè inagibili per offesa ravvicinata dell'avversario che impediva una normale attività di volo.

Uguali difficoltà incontrò l'aviazione nemica e non poteva essere altrimenti, non tanto quella greca che scomparve ben presto dal campo di battaglia eliminata fisicamente dalla Regia Aeronautica, quanto la R.A.F. che operando in Grecia con i suoi bombardieri dovette limitare e concentrare la sua permanenza solo su alcuni aeroporti attrezzati e dotati di piste, con gravi ripercussioni negative sull'andamento delle operazioni aeree tese essenzialmente a colpire i porti e gli aeroporti albanesi.

«Il terreno di operazioni dell'Albania fu uno dei più difficili e tormentati per caratteristiche orografiche, condizioni ambien-

tali e climatiche che abbia mai conosciuto la Royal Air Force», così ebbe motivo di esprimersi lo scrittore J.R. Moyes in un suo libro sull'attività di guerra dell'aviazione britannica in Grecia nel 1940/41.

Alla data del 28 ottobre 1940, l'aviazione greca (Elleniki Vassili Aeroporia), che aveva una consistenza di circa 200 aerei, contava sullo schieramento approntato ai confini con l'Albania, 130 aerei di 1ª linea su 14 squadriglie (Mira = Squadriglia) con 27 bombardieri Potez 633/B, Bristol "Blenheim", Fairey "Battle"; 21 caccia PZL./P. 24 e Bloch MB. 151; una cinquantina di velivoli di cooperazione con l'esercito del tipo Breguet XIX, H 10 126/A, Potez 25/T cui erano da aggiungere una ventina di aerei di cooperazione con la Marina: Avro "Anson" Dornier, Fairey III/F.

Le principali basi attrezzate dell'E.V.A. comprendevano: Tatoi (Atene), Eleusis, Salonicco, Volos e Patrasso.

Di riserva una cinquantina di aerei di diverso tipo fra cui una decina di Gloster "Gladiator" consegnati di recente dall'Inghilterra.

L'addestramento aeronautico dell'E.V.A. aveva risentito notevolmente della presenza di consiglieri francesi dell'Armée de l'Air. Ma alle modeste forze greche erano da aggiungere quelle ben più consistenti e moderne della R.A.F. che già il 1º novembre inviava in Grecia dall'Egitto e dalla Palestina alcuni squadroni di bombardieri e precisamente: il 30º su "Blenheim", il 70º su "Wellington" cui fecero seguito a breve distanza di tempo altri Squadrons di "Blenheims": 84º, 211º, 113º, e 11º, e il 37º su Vickers "Wellington" appoggiati dagli Squadroni da caccia 80º e 112º su "Gladiator" e sul finire del 1940 dal 33º su "Hurricane".

Per la cooperazione aerea venne inviato il 208º Sqdn. su "Lysander" e per quella marittima gli Sqdns. 288º e 230º su Short "Sunderland". I reparti inglesi si sistemarono inizialmente sugli aeroporti di Tatoi, Megara, Eleusis, Tanagra, Menidi, Argos, Larissa, Maleme, Rethymo. La R.A.F./Greece Expeditionary Composite Group venne affidata al comando dell'Air Vice Marshal J.H. D'Albiac con sede ad Atene/Megara. Complessivamente non meno di 200 aerei inglesi fra caccia e bombardieri operarono in Grecia fra il novembre 1940 e il marzo 1941 ed un altro centinaio arrivarono in aprile.

Il piano difensivo approntato dal Gen. Papagos Capo di SMG, prevedeva un rallentamento generale dell'avanzata italiana sino alla Linea difensiva "Metaxas", per permettere ai reparti di 2ª schiera di raggiungere le previste posizioni e di resistere con ogni mezzo possibile all'attacco italiano contando su favorevoli posizioni, opere fortificate, capacità offensi-

ve e morali.

Il 28 ottobre alle ore 05.30 vennero registrati i primi attacchi italiani contro i posti di confine e si ebbe una intensa attività dell'aviazione italiana nelle retrovie della zona di Corinto, Patrasso e Tatoi, Prevesa. Alle ore 06.00 venne attivata la mobilitazione generale dopo aver constatato che gli attacchi italiani si erano manifestati e diretti nelle zone di Pindo e dell'Epiro e sul monte Grammos. (Rapporto del Gen. Papagos allo S.M. dell'Esercito ellenico).

Le avverse condizioni meteorologiche e lo stato disastroso degli aeroporti albanesi impedirono sino al 31 ottobre un efficace e costante intervento dell'Aeronautica/Albania, per fornire supporti tattici alle truppe avanzanti in territorio greco, mentre le persistenti avversità atmosferiche non ostacolarono però la 4^a Squadra Aerea in migliori condizioni operative, di battere gli obiettivi strategici e militarmente importanti di alcune località della Grecia, anche se sussistevano condizioni di insufficiente visibilità e difficoltà di volo per estese formazioni temporalesche e nubi compatte su tutto il territorio greco, che non impedirono però di mantenere fede agli impegni che l'Aeronautica aveva preso verso lo SMG e lo SM/RE.

La nota con cui il governo italiano giustificava la sua azione militare ai confini con l'Albania, era stata rimessa dal ministro d'Italia in Atene al governo greco e precisamente al Gen. Metaxas, nelle prime ore del 28 ottobre. Il testo fra l'altro precisava: «..... come garanzia della sicurezza dell'Italia, la facoltà di occupare con proprie forze armate, per la durata del conflitto con la Gran Bretagna, alcuni punti strategici in territorio greco». Il governo greco, poteva accettare o respingere le richieste italiane, ma non discuterle; "in caso di rifiuto, le truppe italiane sarebbero entrate in territorio greco 3 ore dopo, e cioè alle ore 06.00 dello stesso giorno 28 ottobre".

Sino al 3 novembre l'avanzata proseguì con una certa regolarità pur incontrando gravi difficoltà per la pioggia, le inondazioni, i fiumi in piena, le frane che ostruirono strade e distrussero ponti; venne superato il Kalamas, occupate Paramitea e Margariti mentre la «Julia» giunse nei pressi del passo di Metzovo a circa 70 km dal confine compiendo una marcia memorabile che rimarrà come una pietra miliare nella storia del valore italiano in guerra. Era quanto era stato possibile fare umanamente in condizioni assolutamente proibitive che dovevano sconsigliare a chiunque di intraprendere operazioni militari in quella stagione e in impossibili condizioni atmosferiche.

A cominciare dal 3 novembre si avvertirono i primi sintomi

di irrigidimento costante della difesa ellenica; le divisioni «Ferrara» e «Centauro» non riuscivano nonostante ammirabili sforzi a superare il settore fortificato di Kalibaki; si notava un movimento controffensivo nel settore del Korciano che minacciava di tagliare fuori la «Julia» che da alcuni giorni non dava notizie di sé per difficoltà di collegamenti, vennero a mancare completamente i necessari rincalzi per proseguire l'avanzata. In questa situazione d'incertezza e difficoltà operative lo Stamage sollecitava Superaereo e C.S.T.A., tramite Superesercito, a fare ogni sforzo per ristabilire e sbilanciare a nostro favore la situazione inviando il seguente telegramma n. 74/3558 del 3.11.1940: «E' indispensabile tutta aviazione concorra contro truppe nemiche sia in Epiro sia settore Korcia. Aviazione Albania agisca su truppe immediato contatto-Aviazione Madrepatria su quelle località che verranno indicate da Superalba. Fino a nuovo ordine dedicare a questo compito tutti loro apparecchi. F.to Badoglio».

Con questo urgente e drammatico provvedimento preso dallo Stamage per tentare di riequilibrare la situazione e fronteggiare la grave crisi che si era determinata, il C.S.T.A. inviò sul fronte di battaglia le sue residue forze dislocate per sicurezza sulla frontiera con la Jugoslavia, dopo essersi convinto che le unità iniziali non erano risultate sufficienti per risolvere la situazione sul campo di battaglia, aggravata peraltro da persistenti condizioni atmosferiche avverse e da una crisi logistica che aveva provocato gravi difficoltà alle truppe al fronte e particolarmente alla Div. «Julia» rimasta isolata, priva di buona parte delle salmerie disperse dal nemico e rifornita di viveri, foraggio e munizioni solo con l'intervento di aerei da trasporto (ex bombardieri adattati a questo urgente compito).

Si pensava e si sperava sia al C.S.T.A. che allo Stamage, che solo l'intervento massiccio e continuo dell'aviazione avrebbe potuto risolvere i gravi aspetti del problema tattico, sferrando quella massiccia «spallata» che doveva capovolgere a nostro favore l'equilibrio militare. Sull'intervento dell'aviazione si fece indubbiamente il massimo assegnamento e sulle sue possibilità si fondarono forse soverchie illusioni da parte di tutti i responsabili.

In realtà all'aviazione veniva chiesto un compito molto difficile se non impossibile: 1° considerando la natura del terreno particolarmente tormentato e aeronauticamente difficile in quanto prevalentemente montuoso; 2° per le difficoltà di accertare con sicurezza la linea di demarcazione fra le nostre truppe e il nemico non cognita neanche a taluni comandi terrestri avanzati stante la fluidità della situazione; 3° per le og-

gettive difficoltà del bombardamento in quota in zone elevate, a bassa quota e su strette e tortuose vallate come accaduto in giugno durante la « battaglia delle Alpi »; 4° per l'assenza di una aviazione tattica (cacciabombardieri, assaltatori, velivoli da picchiata) che su quello specifico scacchiere poteva trovare congeniale utilizzazione (l'unico stormo d'assalto era in A.S. - NdA); 5° per l'inclemenza della stagione autunnale, condizioni climatiche e atmosferiche con foschie, nebbie, annuvolamenti, copertura dei fondo valle; 6° per la mancanza di un'efficace cooperazione tattica fra truppe terrestri e aviazione prive fra l'altro di efficienti mezzi di radiocomunicazioni. Non ultima la carenza organizzativa aeronautica esistente in Albania.

Fra il 4/6 novembre lo sforzo greco fu teso a suddividere in due tronconi lo schieramento italiano facendo leva fra Corcia e Perati, ma sulla linea difensiva provvisoria di Himara, Tepeleni, Klisura, Tomori s'infransero gli attacchi ellenici nel tentativo di sboccare su Elbassan per raggiungere Valona, obiettivo principale della controffensiva greca.

Tenne la posizione chiave di Klisura-Tepeleni anche quando gli sforzi nemici si concentrarono verso Berat, ma il valore e i sacrifici dei soldati italiani impedirono forse la più grave disfatta nella storia moderna dell'Esercito italiano.

Il 5 novembre il Gen. Visconti Prasca venne nominato comandante della neocostituita 11ª Armata mentre il C.S.T.A. venne affidato al Gen. Ubaldo Soddu sottosegretario di Stato alla Guerra e nel contempo sottocapo di SMG. Pochi giorni più tardi il Gen. Carlo Geloso sostituiva al comando dell'11ª Armata il Gen. Visconti Prasca che veniva definitivamente esonerato dal comando e rimpatriato.

Tali movimenti causarono ed aggiunsero maggiore confusione ed incertezze nella già grave situazione militare al fronte poichè nel contempo il Gen. Guzzoni sostituiva in Italia le due cariche ricoperte dal Gen. Soddu.

L'8 novembre l'offensiva italiana in Grecia poteva considerarsi sostanzialmente fallita e terminò di fatto. Era costata sino a quel giorno 2300 soldati fra morti, feriti, dispersi.

L'azione politico-militare, su cui Mussolini aveva riposto eccessiva fiducia nella speranza di fornire ad Hitler adeguata conferma, era ugualmente fallita indebolendo gravemente la posizione internazionale dell'Italia e il suo prestigio nei confronti dell'alleata Germania. Una conseguenza questa che pregiudicherà non poco in avvenire i rapporti di equilibrio fra Italia e Germania.

La guerra in Grecia entrava in una nuova, difficile, drammatica e sanguinosa fase!

IL CONTRIBUTO DELLA REGIA AERONAUTICA

Nel piano d'attacco predisposto dal C.S.T.A. erano stati fissati gli interventi tattici assegnati all'Aeronautica Albania e precisati gli obiettivi segnalati preventivamente dalle ricognizioni aeree e rilevati fotograficamente dall'osservazione tattica affidata ai reparti di Esercitavia/Albania, obiettivi analizzati mediante studio delle fotografie aeree particolareggiate delle zone interessate all'attacco e all'apparato ellenico di confine.

Con foglio d'ordine n. 025306/26.10.1940, il C.S.T.A. stabiliva altresì modalità d'intervento dell'Aviazione per il giorno X con bombardamenti sui seguenti obiettivi: Nestrani, Smerdeke, Florina, Kastoria, Kotzani, Metzovo ed inoltre spezzonamenti e mitragliamenti sulle batterie rilevate sul nodo montano Rogonion (pendici nord del Delvinaki), nodo montano di Koniza (pendici sud del Delvinaki), zona di Dulga (Fiume Kalamas), zona di Vrisula, q. 889 e q. 422 di Kalibaki (centro nevralgico fortificato della linea difensiva greca). Sull'intervento dell'aviazione per la riuscita dell'attacco, i comandi terrestri e particolarmente C.S.T.A., S.M./R.E. e S.M.G. facevano grande affidamento come descritto in precedenza, giudicando decisivo il concorso aereo, stante la supremazia aerea della R.A. nei confronti dell'E.V.A., considerando altresì che per disposizione dello Stamege, resa operante sin dall'inizio del conflitto nel giugno 1940, i comandi superiori terrestri di scacchiere operativo avevano la piena e completa autorità di utilizzare le forze aeree dislocate nelle zone di loro competenza, indicando obiettivi da attaccare e risultati da ottenere in campo tattico, con la sola facoltà riservata ai comandi delle G.U. aeree, di studiare le modalità tecniche d'impiego per l'esecuzione delle missioni e le relative incombenze di servizio.

Per l'attacco alla Grecia, lo S.M./R.A., in pieno accordo col Comando Aeronautica Albania e quello della IV Z.A.T. di Bari, aveva predisposto le necessarie F.A. per assolvere i compiti previsti - sia strategici che tattici - mettendo a disposizione del C.S.T.A. 26 squadriglie da bombardamento con una disponibilità iniziale di 194 plurimotori (31 SM. 79, 60 Cant. Z 1007 Bis, 42 SM. 81, 18 BR. 20/M, 23 Cant. Z 506/B e 20 Ju. 87), una forza d'attacco giudicata più che sufficiente per assolvere pienamente i compiti assegnati, organizzata in pochi giorni considerando l'esiguo margine di tempo intercorso fra la decisione del Capo del Governo di aprire le ostilità con la Grecia e le relative comunicazioni di servizio fra Stamege e S.M. delle varie FF.AA. interessate alla

nuova campagna di guerra: una decisione presa unilateralmente in contrasto col tempo tecnico occorrente, con le difficoltà climatiche, tecniche, logistiche e operative necessarie ad affrontare i rischi dell'apertura di un nuovo e difficile fronte di guerra.

Le proibitive condizioni meteorologiche in corso da più giorni, prima e dopo la faticosa data del 28 ottobre 1940, limitarono ed in parte annullarono le previste missioni di appoggio tattico anche se lo stesso giorno dell'attacco il C.S.T.A. segnalò ad Aeralba (contrazione di servizio del Comando Aeronautica Albania) concentramenti nemici in altri settori del fronte rilevati dall'infaticabile osservazione aerea con i Ro. 37 e con disposizione n. 025364 precisava le nuove zone da attaccare a Metzovo (in direzione S.E. Kalibaki e a nord della località predetta), sulle pendici orientali del Pindo e nei settori di Florina/Kastoria.

Solo pochi bombardieri di Aeralba riuscivano però con notevoli difficoltà a raggiungere i settori prestabiliti e a bombardare le località di Doliana, Kalibaki, Vrisula e fiume Kalamas, sorvolando con gravi rischi per gli equipaggi rilievi montuosi coperti di nubi, fra difficoltà non lievi di individuazione degli obiettivi in gran parte nascosti da foschie, piovachi, scarsa visibilità. I risultati, considerando le pessime condizioni trovate in zona ed esistenti su gran parte dei Balcani, non furono giudicati soddisfacenti anche se l'abnegazione degli equipaggi venne offerta al massimo delle umane possibilità e fra pericoli di ogni genere.

Lo stesso giorno, un CR 42 del 160° Gruppo Autonomo CT in volo di protezione sulla zona di Coritza, avvistava ed abbatteva un ricognitore Hs. 126 dell'E.V.A. che si era spinto, a simiglianza dei biplani da O.A. italiani, nelle posizioni più avanzate per individuare il nostro schieramento terrestre. Era la prima vittoria registrata dall'Aviazione nella campagna di Grecia!

Il persistente maltempo paralizzò sino al 31 ottobre ogni possibilità di movimento nei cieli e le truppe avanzanti dovettero risolvere autonomamente ogni serie di difficoltà incontrate durante la penetrazione in territorio greco, duramente contrastata da un agguerrito nemico, da frane, smottamenti, inondazioni di fiumi, dalla pioggia e dal freddo.

Il 1° novembre formazioni di bombardieri della IV Z.A.T. provenienti dalle Puglie dove si erano create migliori condizioni atmosferiche e gli aeroporti risultavano operativi, attaccavano obiettivi della Ciamuria, coadiuvate sia pure parzialmente da bombardieri di Aeralba che colpivano zone del Korciano per dare un primo, efficace sollievo morale e materiale alle truppe duramente impegnate che si erano attestate sulla linea Kalamas-Ponte di Perati impossibilitate a prose-

guire oltre. Solo la «Julia» che agiva sui crinali montuosi del Pindo era riuscita a progredire nell'avanzata ma era stata costretta a sostare nei pressi di Smolika per una serie di difficoltà tattiche, logistiche e per mancanza di collegamenti fra i reparti divisionali e i superiori comandi, che presagivano preoccupanti motivi di isolamento e persistenti possibilità di annientamento della valorosa unità alpina.

Dei campi d'aviazione albanesi risultavano inagibili: Devoli, Scutari, Coritza, Drenova e persino Tirana che disponeva di pista in cemento aveva difficoltà ad operare per terreno cedevole nelle fasce laterali di parcheggio del campo allagato: ugualmente agibili con riserve erano gli aeroporti di Argirocastro e Valona disponibili peraltro solo per aerei da caccia e ricognizione.

Più massiccia la partecipazione e i risultati dei bombardieri su obiettivi strategici greci raggiunti in migliori condizioni operative e colpiti efficacemente: ferrovia Corinto-Atene, Corinto, Corfù, Gianina (centro di smistamento di truppe greche per il fronte), Salonicco.

Il miglioramento delle condizioni atmosferiche comportava nuove missioni offensive nei giorni 2/3 novembre su Salonicco e Corfù e su obiettivi tattici a Bozigradi, Bodiaki, Smerdeke, Kastoria, Vambeli, Labanitz, lago Presba, Bresnizza, Kalibaki, Metzovo, Gianina; delle migliori possibilità di volare ne approfittava naturalmente anche l'aviazione ellenica che il 2 novembre attaccava con bombardieri «Blenheim» e «Battle» il campo di Coritza, provocando lievi danni materiali e distruggendo un CR. 42 in fase di decollo con la morte del pilota. Altri 15 morti e 20 feriti si contavano nel personale di manovra della R.A. del campo. Fra il 2 e il 4 novembre esordivano con efficaci attacchi in picchiata i Ju. 87 Stukas del 96° Gruppo B.a.T. (Cap. E. Ercolani) trasferiti sollecitamente dalla Sicilia, che colpivano obiettivi a Gianina e Corfù e zone fortificate a sud di Kalibaki.

La situazione della «Julia» si faceva drammatica a causa dell'isolamento totale in cui si trovava l'unità bloccata fra Vovusa e Vojussa, con le vie di comunicazioni e le retrovie troncate in più punti da reparti greci nelle località di Penda, Limeni e Briaza. Il 3 novembre un disperato messaggio radio veniva captato dal C.S.T.A.: «..... reparti dipendenti fisicamente stanchi et da due giorni senza viveri con scarse risorse locali et solo carne alt. Si sosta in attesa rifornimenti alt. Chiedesi lancio costone sud di Briaza quadretto ZP/25DH altura Briaza alt. Generale Girotti». Il 5 novembre altro drammatico radiogramma segnalava: «..... n. 171 alt. Situazione ore 13 giorno 5 alt. Battaglione Gemona fortemente attaccato occupa costone sud-ovest Kamarina q. 1969 et costone sud-ovest Briaza alt. Battaglione Cividale occupa co-

stone sud-ovest Briaza q. 1870/q. 1609 alt. Giunto rifornimento aereo non est possibile tentativo spostamento reparti per fronteggiare situazione data difficoltà terreno alt. Nemico minaccia separarci dal 9° alpini alt. Generale Girotti». Ancora più angosciato il messaggio incompleto captato il giorno 6 del seguente tenore: «..... è insostenibile alt. Ordino 9° alpini impossessarsi con tutte forze Smolika et pendici sud. Unica possibilità est attacco 9° alpini appoggiato continuativi bombardamenti aerei seconda linea alt. Molto gravi nostre perdite specie ufficiali alt. Generale Girotti».

L'unica concreta possibilità di aiuti agli alpini della «Julia» venne tentata con lancio di materiali di prima necessità: viveri, munizioni, foraggio, medicinali che vennero lanciati da SM. 81 sulle zone segnalate apportando un certo sollievo alle necessità dei soldati accerchiati e rimasti privi di risorse indispensabili. Ma sfortunatamente molti lanci andarono perduti per mancanza di sufficienti aviocontenitori con paracadute, scarsa possibilità di individuare sperdute quote montane, difficoltà di visibilità, mancanza di precisione nei lanci. Venne fatto dall'aviazione tutto ciò che era possibile fare! La grave sensazione che qualcosa non andava nel suo giusto verso si ebbe concretamente il giorno 8 novembre, allorché un telegramma del Gen. Soddu diretto allo Stamage precisava quanto segue: «Nostro attacco può ritenersi arrestato da resistenza nemica. Inutile sperare raggiungere obiettivi fin quando non saranno giunte altre divisioni».

Lo stesso giorno il C.S.T.A. dava l'ordine di ritirata generale verso i confini albanesi!

Mentre i bombardieri partecipavano in massa alle operazioni di guerra approfittando delle migliorate condizioni atmosferiche, i velivoli da caccia che avevano svolto sino a quel momento una limitata attività impegnati soprattutto nelle difese dei campi e delle retrovie del fronte albanese, avevano occasione il giorno 3 novembre di scontrarsi per la prima volta con caccia ellenici PZL/P.24 che vennero affrontati dai CR. 42 del 150° Gruppo CT. (Ten. Col. pil. R. Pratelli) penetrati nello spazio aereo greco, che abbattevano in combattimento 7 aerei nemici senza subire perdite.

Il 4 oltre 200 bombardieri attaccavano Volos, Pireo, Patrasso, Larissa e Gianina e obiettivi tattici a Bislithi, Belica, Bozigradi, Vambeli, Verniku, Bitinka, Shagu, Smerdeke, Capestika, Labanitz, Orovnik e i campi d'aviazione di Florina e Kastoria.

Gli attacchi miravano a contrastare e diminuire lo sforzo che stava producendo il nemico per fronteggiare le nostre truppe avanzate, coadiuvate in questa occasione da missioni tattiche eseguite con caccia e ricognitori che mitragliavano le strade fra Kalibaki, Metzovo e Gianina su cui intenso era il movi-

mento di truppe di rincalzo dirette al fronte. Uguali missioni vennero compiute nei giorni 5 e 6, prima che il maltempo nuovamente sopraggiunto bloccasse ancora una volta completamente ogni attività di volo sino al giorno 10.

Solo il giorno 7 bombardieri provenienti dalle Puglie riuscivano nuovamente a colpire obiettivi tattici in prossimità del fronte approfittando di una breve schiarita.

Il giorno 11 un temporaneo miglioramento meteo permetteva ancora ai bombardieri di colpire obiettivi su Larissa, Gianina, Metzovo, Kastoria, Presba, Stratzani, Smolika, Ravani, Kato, Kalibaki.

Scopo delle missioni era di facilitare e consolidare il nuovo assestamento del fronte causato dalla ritirata verso l'Albania.

L'OPERA DELLA R. MARINA IN ALBANIA

Approvata sin dal mese di agosto 1940 l'idea del «colpo di mano» in Epiro, vennero iniziati i preparativi per trasportare in Albania le nuove unità assegnate, i relativi equipaggiamenti e materiale necessari per l'operazione. Furono costituite fra le opposte sponde del canale d'Otranto due organizzazioni (Maritrafalba) con sede di comando a Durazzo (C.V. Romolo Polacchini) e il Comando Superiore Traffico Albania (Maricotraf) con sede a Brindisi affidato successivamente all'Amm. Sportiello che agiva in collaborazione con l'intendenza del R.E. facente capo al Gen. Scuero.

Vennero destinati alla scorta e sorveglianza convogli e traffico 2 CC.TT., 10 Torpediniere, 3 navi scorta, la 13ª Sqd. Mas, battelli di sorveglianza antisom e le squadriglie da R.M. 141ª e 288ª basate a Brindisi e dotate di idro Cant/Z. 501 e 506/B.

Nella prima decade di settembre erano già stati trasportati in Albania 40310 uomini di truppa delle Div. Ftr. «Parma», «Siena» e «Piemonte», 7728 quadrupedi, 701 automezzi, 34355 di materiali militari escludendo dal computo i passeggeri e i materiali civili diretti in Albania.

La prevista occupazione di Corfù, emersa nel piano dell'Esigenza G, comportò la costituzione di una Forza Navale Speciale (F.N.S.) al comando dell'Amm. Vittorio Tur, composta da 2 incrociatori, 2 CC.TT., 7 Torpediniere, 3 navi cisterne necessarie per lo sbarco della Div. Ftr. «Bari» designata per l'operazione unitamente ad un btg. di marinai del Rgt. S. Marco. L'occupazione di Corfù venne annullata il 2 novembre su consiglio del Gen. Soddu e la «Bari» avviata in Albania.

Fallita l'offensiva in Epiro per mancanza di adeguati rincalzi e l'inclemenza del tempo e arretrato lo schieramento italiano su una linea difensiva invernale che resisterà sino alla primavera del 1941, la Marina dovette affrontare il peso maggiore dell'intera campagna, trasportando in Albania nuove unità, materiali ed equipaggiamenti di ogni genere per far fronte alle nuove, gravi ed urgenti necessità operative.

Fra l'altro venne accertato l'arrivo a Suda nell'isola di Creta di un contingente di truppe britanniche per proteggere l'importante base navale, che certamente l'Inghilterra intendeva utilizzare per ostacolare il traffico marittimo con l'Albania e colpire dagli aeroporti dell'isola le basi delle Puglie e albanesi.

Fra i mesi di novembre 1940 e marzo 1941 vennero trasportate in Albania le seguenti unità: Div. fr. «Modena», «Taror», «Acqui», «Cuneo», «Brennero», «Lupi di Toscana», «Legnano», «Pinerolo», «Cacciatori delle Alpi», «Cagliari», «Sforzesca», «Forlì», «Puglie», «Casale», «Firenze», «Messina», «Marche»; le Div. alpine «Tridentina», «Cuneense», «Pusteria», compiendo uno sforzo eccezionale e decisivo portato avanti con grandi sacrifici, abnegazione, senso di responsabilità durante l'inclemente stagione, sotto l'offesa aeronavale nemica, superando le inadeguatezze delle infrastrutture portuali e la modesta capacità ricettiva dei porti albanesi.

Complessivamente, impiegando 94 piroscafi per un totale di 320 mila t.s.l. utilizzati in 1306 traversate e 1070 scorteconvogli (occorreva mediamente 22 piroscafi per trasportare una divisione di fanteria al completo) vennero trasferiti in territorio albanese: 560.603 soldati, 45.951 automezzi, 83.072 quadrupedi, 704.150 di materiali con la perdita di 17 piroscafi per 67.000 t e di 3 torpediniere. I morti e i dispersi furono 295 (lo 0,05% del personale trasportato complessivamente).

Gli idrovolanti della ricognizione marittima compirono 400 missioni di scorta e sorveglianza antisom per 2150 ore di volo contribuendo il 18 settembre 1940 all'affondamento di un sommergibile che aveva attaccato un nostro convoglio, ad opera di un Cant. 501 della 142ª Sqd. R.M.; un altro Cant. 501 della 141ª Sqd. respinse col fuoco delle armi un attacco di «Blenheim» il 2 novembre 1940.

Molto efficace si dimostrò anche l'organizzazione difensiva delle basi albanesi che la Regia Marina armò a Valona, Durazzo e Saseno installando 20 batterie di cui 13 c.a., con 14 aerofoni, 16 fotoelettriche e un centinaio di mitragliere Breda da 20/65 che nel febbraio 1941 vennero cedute al personale del R.E..

Una quindicina di aerei nemici in gran parte bombardieri

vennero abbattuti in Albania dalle batterie della R.M. sino al termine della campagna con la Grecia, considerando che l'offesa aerea nemica fu notevole e si manifestò con 41 incursioni su Valona, 17 su Durazzo ed altre in località minori di interesse navale.

Due squadriglie di dragamine (4ª a Durazzo e 5ª a Valona) garantivano la sicurezza delle rotte prestabilite per i convogli in arrivo e in partenza.

Rilevante fu anche l'appoggio e il sostegno di fuoco che unità navali offrirono alle truppe terrestri battendo apparecchiamenti nemici, rotabili costiere, postazioni e batterie cui parteciparono in 13 missioni offensive 4 incrociatori, 20 CC.TT. e 7 torpediniere. Un contributo che risultò prezioso per colpire efficacemente il potenziale bellico nemico.

Il controllo del basso Adriatico/Jonio affidato all'Amm. Pa-setti esercitava la sua sorveglianza nei settori: Cefalonia, isole Sapienza, Sthovati, Cerigotto, Capo Linguetta, Punta Menders, Corfù utilizzando idrovolanti Cant. 501 e 506. Nel quadro delle operazioni aeree compiute dalla R.A.F. e dalla F.A.A. durante la campagna di Grecia, vanno inserite l'affondamento della nave ospedale «Po» di 7300 t.s.l. silurata nella rada di Valona il 14.3.1941 da un aerosilurante inglese, nonostante fosse illuminata secondo le norme delle convenzioni internazionali e munita dei prescritti contrassegni della croce rossa, e l'attacco condotto a Taranto dagli aerosiluranti della n.p.a. «Illustrious» nella notte fra l'11/12 novembre 1940 che causò gravissimi danni alla flotta da battaglia della Marina italiana.

Fu un ricognitore «Glenn Martin» del 431º Sqdn. di base a Malta, che avvistò il 6 novembre la lunga, ordinata progressione di navi italiane ormeggiate nel mar Piccolo di Taranto e le grosse navi da battaglia all'ancora nel mar Grande: un invito allettante e ideale per mettere in atto l'operazione «Judgement» ideata dalla Royal Navy sin dal 1938 per attaccare la flotta italiana nel suo più importante ancoraggio meridionale e da allora continuamente aggiornata e provata più volte dalla F.A.A., l'aviazione imbarcata della Royal Navy. Altre ricognizioni fotografiche rilevarono gli sbarramenti protettivi a mare, le ostruzioni retali (poi dimostratesi insufficienti per il pescaggio dei siluri inglesi), gli sbarramenti con palloni frenati (solo 27 in opera dei 115 ancorati inizialmente per la perdita di numerosi aerostati strappati nei giorni precedenti dal forte vento). Tutto il materiale approntato venne inviato ad Alessandria all'Amm. Cunningham comandante la Mediterranean Fleet, che non perse tempo ed uscì dalla sua base per incontrarsi all'altezza di Malta con la Forza H proveniente da Gibilterra che doveva consegnargli una nuova portaerei: la «Illustrious»! L'operazione di scambio venne

accertata dalla ricognizione aerea italiana ma non ostacolata, causa maltempo, con attacchi di bombardieri. Il 10 Cunningham mise la prua verso Alessandria distaccando però alle ore 19 dell'11 novembre la portaerei, 3 incrociatori e 4 CC.TT. per eseguire l'operazione «Giudizio». Il gruppo navale invertita la rotta a N.W. puntava verso lo Jonio con a bordo 24 Fairey "Swordfish" che ad iniziare dalle ore 20.35 s'involarono diretti a Taranto che distava in quel momento 320 km (pari a circa 2 ore di volo dei lenti, superati biplani aerosiluranti della Fleet Air Arm.).

Alle ore 23.00 circa, gli aerofoni della base navale italiana avvertivano l'avvicinarsi degli aerei e poco dopo i bengala illuminavano il porto e la città mentre 101 cannoni c.a. e 180 mitragliere della difesa contraerea aprivano il fuoco con l'appoggio delle armi contraeree di bordo, per un totale di circa 600 bocche da fuoco di ogni calibro delle navi ormeggiate. Suddivisi in 3 ondate, i 20 biplani partecipanti fra bengalieri (2), bombardieri in quota (4), e siluranti (12), escludendo i due aerei andati perduti durante le operazioni d'involò, sganciarono il loro carico esplosivo «decapitando», come ebbe motivo di dire W. Churchill alla Camera dei Comuni, la Squadra da battaglia della Regia Marina italiana, affondando le n.b. «Cavour», «Littorio» e «Duilio» e danneggiando il «Trento» e i CC.TT. «Libeccio» e «Pessagno» oltre ad incendiare un deposito di carburante. Solo 6 "Swordfish" andarono perduti nell'operazione che risultò la più disastrosa dell'intero conflitto per la Marina italiana.

Quasi contemporaneamente all'attacco a Taranto, i 3 incrociatori del gruppo navale «Illustrious» s'inoltravano nel canale d'Otranto dove sorprendevasi un convoglio che rientrava dall'Albania affondando i piroscafi «Capo Vado», «Catalani», «Premuda» e «Locatelli» danneggiando inoltre la Torp. «Fabrizi» che si era animosamente gettata contro le navi inglesi nel tentativo di salvare le navi che scortava.

L'attività sul fronte dopo il 12 novembre, fu caratterizzata da una nuova ondata di maltempo che bloccava le operazioni aeree sino al giorno 15 anche se in tale periodo venivano raggiunti e colpiti alcuni obiettivi fra cui Larissa, Kotzani, Argostoli, Kastoria, Smerdeke, Rekovo, Grozdani, Paloska, Mazaraki. Di particolare rilievo l'azione compiuta da picchiatori del 96° Gruppo sul ponte dell'istmo di Presba, su batterie e apprestamenti difensivi del fronte e sul campo d'aviazione di Florina: una serie di obiettivi efficacemente colpiti e distrutti.

Fra il 16 e il 19 col ritorno del bel tempo riprendeva in pieno l'attività di guerra di Aeralba e della IV Z.A.T.. Circa 250 bombardieri attaccavano Suda (Creta), Kalibaki, Konitza, Trikala colpendo navi, batterie, postazioni contraeree, auto-

mezzi, salmerie, truppe in marcia. Nello stesso periodo di tempo l'aviazione nemica subiva gravi perdite con la distruzione di 17 aerei in combattimenti e di 2 al suolo sul campo di Larissa; da parte nostra si registrava la perdita di 7 fra caccia e bombardieri.

Fra il 20 e il 23 altra pausa imposta dal maltempo all'Aeronautica italiana, alla RAF ed a ciò che rimaneva ancora di efficiente dell'aviazione ellenica, la cui attività si era manifestata sino a quel giorno con sporadici ed isolati attacchi sugli aeroporti albanesi di Valona, Argirocastro, Durazzo, Tirana, Coritza, Drenova e su località pugliesi a Bari, Monopoli, Brindisi, S. Vito dei Normanni.

Il 19 novembre si era verificato sul cielo di Coritza il primo combattimento aereo fra biplani italiani e inglesi con la partecipazione dei CR. 42 del 160° Gruppo e dei "Gladiator" dell'80° Squadron.

Uno scontro improvviso e impreveduto per i caccia italiani, che colti di sorpresa avevano perduto in breve tempo 5 biplani Fiat ad opera dei caccia inglesi affiancati anche da PZL greci.

Oltre al già citato aviorifornimento agli alpini della «Julia», i SM. 81 del 38° Stormo BT rifornirono di viveri, munizioni, medicinali e indumenti nei giorni 23, 24 e 25 novembre anche i fanti della «Parma» in difficoltà logistiche nella valle del Tomorreze.

I continui interventi per soccorsi dall'alto e le pressanti richieste che pervenivano ad Aeralba da parte del C.S.T.A., convinsero il comando Aeronautica Albania a costituire una prima squadriglia da trasporto per sopperire alle urgenti necessità dell'Esercito e la soluzione d'emergenza trovata consistette nel trasformare i vecchi trimotori da bombardamento SM. 81, ancora in carico al 38° Stormo BT, in aerotrasporti, eliminando le attrezzature per il lancio di bordo. In tal modo fu possibile rifornire ed assistere gli alpini durante la loro penosa e tragica ritirata sino al raggiungimento della nuova linea difensiva fissata fra il lago d'Ocrida, Kamia, Ostravice, Grammos, Erseke, Ponte Perati e il corso del Kalamas, frettolosamente approntata dal C.S.T.A. in attesa che venisse ultimata la nuova linea arretrata posta fra Skubini, Kamia, Dodridol, Dembelit, Muzine, Bistrika e il mare.

Tale arretramento comportò necessariamente l'abbandono degli aeroporti di Coritza, Drenova e Argirocastro dove vennero recuperati gran parte dei materiali giacenti e degli aerei inefficienti, tre dei quali intrasportabili vennero distrutti per non lasciarli al nemico.

Il 23 novembre il nuovo schieramento dei reparti di volo dipendenti da Aeralba risultava il seguente:

Berat - 394^a Sqd. CT (poi a Devoli);

Devoli - 160° Gruppo Aut. CT, 31ª Sqd. O.A.;
Valona - 120ª Sqd. O.A. (proveniente da Argirocastro) 150° Gruppo Aut. CT., 42ª Sqd. O.A.;
Tirana - 38° Stormo BT, 104° Gr. BT, 24° Gr. Aut. CT, 375ª Sqd. CT, 25ª Sqd. O.A.

Per facilitare i collegamenti fra le sedi di comando del C.S.T.A., resi difficoltosi dalle condizioni delle strade albanesi e dal traffico di colonne militari, lo SM/RA, che opportunamente aveva ordinato alla Germania un primo gruppo di una quindicina di velivoli Fi. 156 "Storch", consegnò allo S.M. del C.S.T.A. i primi 3 "Cicogna" ricevuti, nella speranza che il versatile apparecchio tedesco sarebbe stato proficuamente usato ed apprezzato dai comandi terrestri, anche se in realtà i "Fieseler" rimasero stranamente inutilizzati per una diffusa prevenzione ad usarli da parte dei generali del R.E. e finirono per essere impiegati quasi esclusivamente dalla R.A. ed in particolare dal Capo di S.M. Gen. Pricolo che in più occasioni volle dare pratica dimostrazione delle qualità dello "Storch" atterrando in prossimità dei comandi delle Armate 9ª e 11ª ed in altre sedi avanzate, nella speranza che il suo esempio sarebbe stato seguito dai comandanti delle GG.UU. per una più congeniale utilizzazione del sicuro e utilissimo velivolo in quell'accidentato scacchiere operativo.

L'inagibilità degli aeroporti albanesi e la perdita di 3 campi d'aviazione avanzati, bloccarono il previsto rafforzamento dei reparti di Aeralba e fu possibile rafforzare solo la 4ª Squadra Aerea (già comando IV Z.A.T.) con l'invio di 3 nuovi gruppi di bombardieri e uno da caccia anche se la nuova, drammatica situazione che si era creata nel frattempo in Africa settentrionale, aveva consigliato il sollecito trasferimento in Libia del 42° Gr. BT, del 96° Tuffatori e del 2° Gr. Aut. CT.

Degli altri reparti in carico alla 4ª Aerosquadra, il 41° Gruppo bombardieri era stato trasferito a Littoria per la trasformazione in aerosiluranti e il 35° Stormo da BM si stava trasformando in BT lasciando i Cant. 506/B per prendere i Cant. Z 1007 Bis, pur permanendo sempre nella sede di Brindisi sull'adiacente terreno di Casale.

Notevole fu in quel drammatico periodo l'attività dei caccia intercettatori posti a difesa dell'Albania che abbatterono fra il 25 e il 26 novembre due "Blenheim" su Durazzo e rintuzzarono in più occasioni, con l'ausilio efficace delle batterie c.a. della R.M., le incursioni che la RAF compiva con frequenza sui porti e aeroporti albanesi.

IL CONVEGNO DI SALISBURGO 18-19 NOVEMBRE 1940

Nei giorni 18 e 19 novembre ci fu a Salisburgo, stavolta per iniziativa tedesca, un nuovo convegno italo-germanico, presenti Hitler e Ribbentrop per il Reich e il Conte Galeazzo Ciano ministro degli esteri per l'Italia.

Il convegno, promosso e sollecitato dai tedeschi, ebbe tutta l'aria di un «redde rationem» per l'Italia, per controbattere e annullare sul piano politico e psicologico l'incontro a sorpresa di Firenze dell'ottobre e dimostrare con i fatti all'Italia, che senza la collaborazione e assistenza militare e diplomatica tedesca, non era pensabile e possibile attuare iniziative autonome e unilaterali.

Vi era a Salisburgo l'atmosfera adatta per contestare animosamente, sul piano della diplomazia internazionale, le accuse di Ribbentrop al ministro degli esteri italiano, considerato l'ispiratore e il fautore della sfortunata iniziativa di guerra nei Balcani, anche se in quel particolare momento Ciano, col grado di Ten. Col. pilota comandante del 105° Gruppo BT del 46° Stormo, combatteva di persona la sua guerra nei cieli della Grecia. Ma lo spirito del convegno mirava anche a mettere indirettamente al corrente Mussolini del risentimento tedesco tramite il ministro degli esteri italiano, perchè questi riferisse in prima persona al Duce a quali catastrofici risultati erano pervenuti gli italiani con la loro avventata mossa nei Balcani che aveva gravemente pregiudicato e messo in serio pericolo il lungimirante lavoro politico e strategico che da tempo la diplomazia tedesca stava pazientemente ma tenacemente intessendo fra i diversi, eterogenei e difficili popoli balcanici.

Hitler affrontò senza ulteriori preamboli gli argomenti in discussione e fra l'altro, parlando con visibile irritazione, disse: «... consigliamo vivamente il Duce di provvedere a far rientrare dal Belgio in Italia il Corpo Aereo Italiano che potrebbe essere meglio utilizzato in Italia e in Albania, considerando obiettivamente che i reparti che compongono il CAI e i risultati ottenuti nei freddi cieli del nord Europa per le modeste caratteristiche del materiale aeronautico italiano non consentivano ulteriori possibilità operative». Consigliò al proposito il Conte Ciano a fare opera di persuasione su Mussolini in tal senso. Anticipò inoltre riservatamente al ministro degli esteri italiano, che a marzo, con l'inizio della buona stagione, la Germania avrebbe risolto a modo suo la questione ellenica, impiegando le sue capacità militari nel momento più opportuno per chiudere rapidamente la partita con la Grecia, ora ufficialmente stato nemico del Reich in virtù dello spirito

e degli accordi del patto d'acciaio italo-tedesco. L'operazione militare contro la Grecia sarebbe avvenuta marciando attraverso la Bulgaria che avrebbe aderito al più presto ufficialmente al Patto Tripartito, perfezionando l'adesione di massima data in precedenza al Reich. Hitler, ancora, manifestò apertamente a Ciano il suo disappunto, non espresso a Firenze, per l'attacco italiano alla Grecia, piano che aveva modificato sensibilmente come tempi di esecuzione i progetti che il Reich stava approntando da tempo con l'OKW per attaccare l'URSS (Piano Barbarossa). Ci furono anche altre discussioni in merito ad argomenti marginali ed il convegno si chiuse freddamente come era iniziato, con una cocente umiliazione per l'Italia e con un grave smacco personale per Mussolini e il suo ministro degli esteri.

Il giorno successivo al convegno, 20 novembre 1940, il Fuhrer inviava al Duce una lunga lettera ponendo in rilievo i seguenti importanti punti: «... l'errore dello Stato Maggiore Italiano di aver iniziato la campagna contro la Grecia in una stagione poco propizia per operazioni militari; di non aver voluto accettare o quanto meno valutare l'offerta tedesca di truppe aviotrasportate per occupare rapidamente l'isola di Creta, «ora utilizzata dagli inglesi» prospettando inoltre al Duce le gravi conseguenze politiche derivate dalla grave situazione creatasi nei Balcani, i grandi benefici che avrebbe ricavato l'Inghilterra utilizzando le basi aeronavali greche avvicinandosi ancor più all'Italia e includendo la Romania come obiettivo nel raggio d'azione aereo, con gravi pericoli reali e potenziali per entrambe le nazioni ed in particolare per i rifornimenti petroliferi all'Asse le cui fonti di produzione distavano ora solo 500 km dalle capacità offensive d'intervento della RAF.

Come contromisure urgenti per ristabilire la situazione strategica, la Germania proponeva: «... convincere la Spagna ad entrare in guerra al fianco del Patto Tripartito, portare quindi nel Marocco spagnolo 1/2 divisioni tedesche per controllare e attaccare Gibilterra tenendo a bada nel contempo Marocco e Algeria francesi dal tentare qualsiasi velleità; fare il possibile nei Balcani per accordarsi con la Turchia a mantenersi neutrale e convincere nel contempo la Jugoslavia a non prender atteggiamenti offensivi per l'Asse avvicinandosi amichevolmente alla politica del Tripartito; inviare come garanzia in Ungheria e Romania grandi forze della Germania per una comune difesa del settore balcanico». Proseguiva ancora Hitler nella sua lunga missiva a Mussolini: «... la situazione nei Balcani sarà chiarita solo in marzo quando cioè le condizioni del tempo lo permetteranno, e all'epoca verrà presa una decisione anche nei confronti della Jugoslavia».

Hitler volle esprimere il suo parere anche sulla situazione militare in Africa settentrionale, consigliando Mussolini ad occupare Marsa Matruh per costituirvi una base aerea per colpire con Stukas la flotta inglese ad Alessandria, minare il canale di Suez con aerei a grande autonomia, riunificare le forze aeree italo-tedesche per condurre attacchi concentrati e decisivi (teoria dello Schwerepunkt) iniziando tale riunificazione col richiamare in Italia il CAI dal Belgio, contribuire con forze tedesche di terra e del cielo alla sistemazione del Mediterraneo nel periodo inverno-primavera in modo che per il mese di maggio le unità tedesche siano di nuovo disponibili e libere per ulteriori impieghi in altri settori (Operazione Barbarossa - NdA).

Nel Mediterraneo sarebbe stata inviata dapprima una squadriglia da ricognizione con Ju. 88 e caccia pesanti di scorta Me. 110. Questo problema verrà però affrontato a suo tempo dal Maresciallo Goering e portato poi a conoscenza del Duce per la definitiva decisione in merito, suddividendo il Mediterraneo in due distinti settori operativi: occidentale con Italia, Africa settentrionale e Albania affidato alla R.A., orientale alla Luftwaffe, preludio questo per un attacco decisivo contro il delta del Nilo previsto per l'autunno del 1941. La lettera di Hitler così terminava: «... questi, Duce, i pensieri che vi comunico con la più calda cordialità di un amico che è pronto ad aiutarvi col più grande fanatismo perché possiate superare la crisi e perché un apparente insuccesso si tramuti vieppiù in una situazione che imponga la definitiva disfatta. A. Hitler».

In precedenza nei giorni 15/16 novembre si era svolto ugualmente a Innsbruck un incontro di lavoro fra il Maresciallo Badoglio e il Feldmaresciallo Keitel capo di S.M. dell'OKW, convegno in cui Badoglio inopportunitamente ricusò la sua responsabilità, partecipazione e contrarietà in merito alla campagna di Grecia, dichiarazioni queste in aperto contrasto con la compartecipazione e corresponsabilità dimostrate in più occasioni nella fase di preparazione della campagna, aspetto morale questo che lasciò sorpreso e perplesso il capo di S.M. dell'OKW e che successivamente il Feldmaresciallo Keitel, su consiglio del Fuhrer, portò a conoscenza del Duce con una lettera, contribuendo indirettamente alla sostituzione di Badoglio dalla carica di Capo di SMG la cui posizione personale si era ulteriormente aggravata per violenti attacchi di stampa e con l'arrivo della lettera del Fuhrer che metteva in cruda evidenza a Mussolini gli errori commessi dallo Stato Maggiore Italiano.

Si erano sommati in poco tempo dall'inizio della Guerra già una serie di imperdonabili errori dello SMG e della suprema

direzione politica che avevano creato, o avrebbero in seguito creato, i prodromi della sconfitta militare dell'Italia e che possono così riassumersi:

- 1) mancata preparazione tecnica e militare delle FF.AA.;
- 2) rifiuto di attaccare la Francia attraverso la «Porta Burgundica» a favore del fronte alpino;
- 3) rifiuto di accettare le forze corazzate tedesche per l'Africa settentrionale per non dividere e sottovalutare un eventuale successo italiano;
- 4) mancanza di iniziativa offensiva sui diversi fronti di guerra per mancanza di precise direttive strategiche e politiche;
- 5) dispersione di forze in AOI per mancanza di piani di guerra logici e coerenti con la situazione locale;
- 6) superficialità di valutazione nella preparazione della guerra di Grecia;
- 7) rifiuto della collaborazione militare tedesca nella guerra con la Grecia;
- 8) mancata collaborazione fra gli S.M. italiano e tedesco per un malinteso senso di accentuata autonomia.
- 9) mancanza di precisi accordi tecnici/produttivi per forniture di materiali bellici moderni tedeschi alle FF.A.A. italiane come fatto opportunamente dalla R.A.;
- 10) pervicace mentalità per mantenere una «guerra parallela» fra Italia e Germania;
- 11) dispersione di G.U.A. per l'impiego del C.A.I..

LA SITUAZIONE SUL FINIRE DEL 1940

Sul finire di novembre l'attività offensiva aerea si esplicò con bombardamenti sulle località greche di Prevesa, Trikala, Florina, S. Maura, Corfù, Zante, per promuovere attacchi contro rifornimenti diretti al fronte e al naviglio in navigazione fra le isole joniche.

Un particolare riferimento in queste azioni meritano gli Stukas della R.A. assegnati al supporto tattico, che ottenuti sollecitamente in un centinaio di esemplari per merito del personale interessamento del Gen. Pricolo presso il Maresciallo Goering, trovarono sul fronte greco efficace e congeniale utilizzazione per colpire con precisione obiettivi difficili, di limitate dimensioni, di notevole importanza tattica. In particolare fra il 25/29 novembre i Ju. 87 del 96° Gruppo B.A.T. compirono mediamente da 20 a 25 missioni giornaliere attaccando con bombe da 500/250 kg obiettivi sul Kalamas, a Gribovo, Minina, Kakovista, Suli, Erseke, Konispolis e otte-

nendo notevoli effetti distruttivi. Altri obiettivi vennero attaccati dai bombardieri in quota a Kotzani, Leskovici, Perati, Pogornion, Doliana, Gribovo e, in collaborazione con i Ro. 37 Bis dell'osservazione aerea, le località di Smerdeke, Erseke, Grozdani, Ploska, Mazaraki, Presba e Florina attaccate anche a più riprese dagli «Stukas» del 96° Gruppo Tuffatori, attacchi che colpivano navi e banchine a Corfù e Butrinto distruggendo inoltre tutti i ponti sul fiume Kalamas che rallentarono e bloccarono per alcuni giorni l'afflusso di rinalzi e rifornimenti alle truppe nemiche attestatesi ora oltre i confini albanesi.

Ottimo anche il lavoro compiuto quotidianamente da caccia e ricognitori che mitragliavano e spezzonavano colonne, automezzi, batterie, salmerie in marcia sulle strade e sentieri dell'Epiro e del Corciano.

Con la costituzione di un comando di Gruppo d'Armata di Albania (9ª e 11ª) il C.S.T.A. mutava denominazione e si trasformava in Comando Superiore FF.AA. d'Albania (Superalba) al comando del Gen. d'Ar. Ubaldo Soddu che aveva sostituito il Gen. Sebastiano Visconti Prasca esonerato definitivamente per ordine dello Stomage.

Come accennato in precedenza, in più occasioni e ad iniziare dal mese di novembre, si verificarono numerosi scontri con i soli caccia della RAF. Tali scontri ebbero la singolare caratteristica di verificarsi fra aerei aventi all'incirca le stesse tendenze costruttive: biplani, costruzione mista, velocità fra i 430/450 km orari, armamento con 2 armi pesanti cal. 12,7 contrapposte a 4 leggere cal. 7,7, con eccezione del PZL/P. 24 che aveva ala alta tipo parasole, disponeva di 2 cannoni da 20 mm e 2 mitragliatrici, un più potente motore rispetto al Fiat CR. 42. Altri vantaggi dei caccia nemici erano rappresentati dalla cabina di pilotaggio completamente chiusa che consentiva migliori condizioni di confort e di volo al pilota, oltre a possedere come il Gloster britannico, vantaggi operativi e tattici per la presenza di un apparato rice-trasmittente a bordo per coordinare i movimenti, facilitare le posizioni nel combattimento, garantire la preventiva conoscenza della situazione facilitando notevolmente aspetti e manovre tattiche, accertare condizioni meteorologiche. Vantaggi che la RAF usò proficuamente in numerose occasioni finendo con l'acquisire dei vantaggi sui caccia italiani che ne erano privi.

Di contro si accertò dai risultati emersi negli scontri una migliore preparazione acrobatica dei piloti italiani nel combattimento manovrato che compensava però solo in parte le lacune tecniche e radioelettriche dei loro velivoli.

In più occasioni fu possibile ottenere la prevalenza sull'av-

versario ed infliggergli notevoli perdite, impiegando via via aerei più idonei a sostenere il confronto con gli "Hurricane" che esordirono nei primi di dicembre, quando ai Fiat CR. 42 si erano affiancati dapprima i G. 50 e successivamente i più validi Macchi C. 200.

In tali occasioni il classico duello manovrato e acrobatico veniva snaturato dalla tecnica d'intervento dei veloci aeroplani nemici che evoluivano con rapidi passaggi ad altissima velocità e potenti azioni di fuoco con le 8 armi a tiro libero di cui disponevano, e la situazione tattica mutava radicalmente a favore dei caccia inglesi. In taluni scontri si notò, sia pure sporadicamente, la presenza di "Spitfire" che fecero brevi apparizioni in Grecia nei ranghi dell'80° Sqdn. Fighter, probabilmente più a titolo sperimentale, ambientale e climatico, che per un vero e proprio ciclo operativo.

Emblematico fu il combattimento avvenuto il 27 novembre nel cielo di Tepeleni fra 10 CR. 42 del 150° Gruppo ed altrettanti "Gladiator" ed in cui si persero 4 "Gloster" e 3 "Fiat", a dimostrare l'eguaglianza tecnica e professionale di macchine e piloti simili. Particolarmente grave fu però la perdita del Cap. Nicola Magaldi comandante la 364ª Sqd. caduto nello scontro, che venne decorato di M.O.v.m. per il suo eroico comportamento.

Il 4 dicembre, pur con una superiorità numerica di 3 a 2 da parte inglese, vennero abbattuti 3 "Gloster" contro 2 CR. 42. Il risultato più vistoso venne però ottenuto il 21 dello stesso mese sulla verticale di Argirocastro in un combattimento numericamente impari: 20 "Gloster" e 15 "Fiat" del 160° Gruppo CT. Fu uno scontro positivo per i piloti italiani del valoroso e veterano reparto d'Albania, che abbatterono 9 "Gladiator" contro la perdita di 2 soli CR. 42. La formazione italiana era guidata dal Maggiore Oscar Molinari comandante del gruppo che, come costume dei comandanti di reparto italiani, si era posto come sempre alla testa della formazione. Pochi giorni prima era morto in combattimento un altro comandante di squadriglia del 150° Gruppo Caccia: il Cap. Giorgio Graffer della 365ª, che il 28 novembre sulla verticale del Kalamas si era battuto contro i "Gloster" dell'80° Fighter Sqdn.. Nel duro scontro andavano perduti 3 CR. 42 e 3 "Gladiator". Il Cap. Graffer verrà decorato di M.O.v.m..

Nelle alterne vicende positive e negative che la guerra presenta quotidianamente, sono da registrare le perdite subite dai bombardieri durante le loro missioni sulla Grecia, spesso eseguite senza scorta per avverse condizioni atmosferiche o per le lunghe distanze degli obiettivi designati.

Il 20 dicembre due formazioni di bombardieri degli Stormi

46° e 38° venivano attaccate da forti formazioni di caccia nemici nelle zone di Kolonia/Golem e su Piskali. Andarono perduti tre fra SM. 79 e SM. 81 con dolorosi vuoti negli equipaggi e feriti fra i superstiti. I velivoli del 104° Gruppo BT subirono un abbattimento da parte dei caccia inglesi ed un SM. 79 entrò in collisione con un "Gladiator" ma rientrò a Scutari.

L'attacco ai lenti e superati trimotori del 38° Stormo BT, al cui comando era il Col. Domenico Ludovico, venne in parte causato da un disguido al decollo dei G. 50 di scorta, attardati sul campo di Tirana dall'arrivo di una grossa formazione di trasporti con truppe e materiali a bordo proveniente dall'Italia. Quando fu possibile partire, l'appuntamento con i bombardieri era ormai scaduto e la formazione di SM. 81 si era addentrata in territorio nemico priva di scorta.

L'attacco venne portato da 9 "Gloster" che colpirono diversi aerei, abbatterono un bombardiere, ferirono l'intero equipaggio di un bombardiere (6 persone fra piloti e specialisti), uccisero 3 componenti l'equipaggio del SM. 81 del comandante di Stormo ferendo anche il motorista. Probabilmente i caccia nemici avrebbero fatto altre vittime e altri danni se non fossero sopraggiunti finalmente i Fiat G. 50 che attaccarono i velivoli nemici disperdendoli in territorio greco. Il pesante velivolo del Col. Ludovico danneggiato notevolmente si diresse sul più vicino aeroporto albanese che era quello di Berat, e l'atterraggio di emergenza effettuato si concluse felicemente anche se subito dopo l'aereo s'incendiò e i superstiti componenti dell'equipaggio rimasero ustionati nel tentativo di porsi in salvo reciprocamente a causa delle ferite riportate. Fra gli aviatori che caddero da valorosi battendosi nei cieli dell'Albania e vennero decorati del massimo segno del valore, sono da annoverare: il Ten. pilota Livio Bassi del 154° Gruppo Autonomo CT; il Ten. pilota Brezzi Andrea del 96° Gruppo B.a.T.; il S. Ten. pilota Alessandro Caselli del 46° Stormo BT; il S. Ten. pilota Nicolò Cobolli Gigli del 24° Gruppo Aut. CT; il Serg. pilota Marcello De Salvia del 24° Gruppo Aut. CT; il Ten. pilota Alfredo Fusco del 154° Gruppo Aut. CT; il Serg. pilota Luigi Spallacci del 24° Gruppo Aut. CT; il Ten. pilota Ernesto Trevisi del 150° Gruppo Aut. CT..

Oscura ma preziosa l'attività dei ricognitori Ro. 37 Bis dell'O.A. i cui piloti con i loro vecchi biplani «pettinarono» in lungo e in largo il fronte volando fra impervie vallate e aspre gioaie per consentire all'osservatore di scoprire, fotografare ed annotare ogni traccia del nemico, ogni particolare interessante dell'organizzazione avversaria, condividendo fraternamente col personale dell'Esercito le privazioni e i rischi, i sa-

crifici e i risultati di pericolose missioni di guerra.

I 25 Ro. 37 del novembre 1940 divennero 36 in Gennaio, 44 in Febbraio, 54 in Marzo e 66 in Aprile 1941, a dimostrare con l'importanza delle cifre la capillare diffusione di un prezioso mezzo aereo a disposizione dei comandi terrestri.

Missioni importanti di mitragliamento e spezzonamento si registrarono nei giorni 12, 19 e 21 Gennaio, il 12 Febbraio e il 31 Marzo dove si distinsero particolarmente piloti e ufficiali osservatori del 5° e 72° Gruppo da O.A. al comando rispettivamente del Magg. pilota Sisti e del Ten. Col. pilota Cozzi oltre la squadriglia del Cap. Gardella. Merita speciale menzione di valore il Cap. R.E. osservatore Michele Milano della 42ª Sqd./72° Gruppo O.A. caduto il 2 dicembre 1940 durante una rischiosa missione nella zona di Giorgiukat, quando colpito mortalmente dalla reazione contraerea nemica riusciva con supremo sforzo a lanciare nelle nostre linee un importante messaggio recante preziose notizie sul nemico prima di morire da valoroso nel vecchio biplano di tante missioni.

In 6 mesi di attività di guerra dell'O.A. «Albania» vennero compiute 633 ricognizioni e 900 missioni di appoggio tattico a dimostrare in che elevata misura pur disponendo di superati velivoli gli uomini dell'osservazione aerea contribuirono con valido supporto ai fanti sul campo di battaglia, per dare ai soldati in trincea una concreta manifestazione di aiuto attraverso una continua presenza.

Nelle giornate di bel tempo l'attività di guerra della R.A. venne notevolmente intensificata con attacchi ai più importanti centri militari, logistici e commerciali della Grecia: porti, aeroporti, ferrovie, viadotti, navi alla fonda e in navigazione, tutti obiettivi che vennero raggiunti a più riprese dai bombardieri dell'Albania e della 4ª Squadra Aerea delle Puglie. Anche alcune località albanesi abbandonate durante la ritirata del novembre vennero bombardate e fra queste Coritza e Argirocastro, mentre a Porto Edda, al confine con la Grecia, Ju. 87 colpivano e affondavano un piroscalo sorpreso a navigare nella zona.

L'attività del 96° Gruppo Tuffatori con i suoi "Stukas" venne affiancata a partire dal 14 dicembre dal 97° (Cap. G. Larcher) che operò sino al 21 del mese contro obiettivi a Borsh, Pigerasi, Kolonia, Golem, Porto Edda, Kosina, Himara, Cuciari, Permeti, Kilkyre perdendo 2 Ju. 87 abbattuti dal tiro contraereo, sempre particolarmente intenso dei greci e dei reparti inglesi inviati nelle immediate retrovie del fronte a sostegno delle truppe elleniche.

Caddero in azione il Maresciallo pilota Scarpini e il Ten. Brezzi che fu il primo aviatore dei reparti da bombardamen-

to in picchiata ad essere decorato di M.O.v.m..

Alle consuete missioni da bombardamento, osservazione aerea, caccia, appoggio tattico era da aggiungere l'opera silenziosa e preziosa dei ricognitori marittimi impegnati in lunghe e rischiose operazioni di sorveglianza a lungo raggio, scorta convogli e missioni antisom; quella ugualmente snervante, monotona ma utile dei caccia e dei bombardieri assegnati di scorta ai convogli navali da e per l'Italia; i reparti intercettori che proteggevano i porti, le strade e le zone più importanti dell'Albania e garantivano l'atterraggio e il decollo di decine e decine di aerei da trasporto che in un ininterrotto flusso trasferivano dai campi pugliesi migliaia di uomini di rinforzo, materiali urgenti, medicinali trasportando al rientro feriti e congelati diretti verso i luoghi di convalescenza e cura dell'Italia: SM. 81, Fiat G. 18/V e SM. 73, Ju. 52 e SM. 75 effettuavano mediamente 6/8 traversate giornaliere sino agli aeroporti di Tirana/Valona e fin quando fu possibile persino a Coritza e Drenova come accadde nelle drammatiche giornate del novembre, allorché vennero trasportati a immediato ridosso del fronte gli alpini del Btg. «Verona» e i fanti del 207° Rgt. «Taro». Sul solo aeroporto di Tirana vennero registrati in un solo giorno di attività 245 aerei in arrivo e in partenza. Un risultato di tutto rispetto che dimostra l'impegno e la portata assunti dalla R.A. nella dura, difficile guerra con la Grecia.

Il 21 novembre, allorché venne deciso l'abbandono urgente dei campi del Corciano: Coritza, Drenova e Argirocastro, vennero forzatamente distrutti 2 aerei da trasporto - un SM.73 e un SM. 81 - rimasti incidentati a seguito di atterraggi nelle operazioni di rinforzo del fronte, a evidenziare concretamente che le limitazioni dei terreni, l'offesa ravvicinata del nemico, le condizioni di agibilità e le difficoltà ambientali, non avevano arrestato lo slancio e l'abnegazione dei piloti e la preziosa opera degli equipaggi da trasporto nelle operazioni urgenti di avviare sollecitamente materiali di prima necessità e rinforzi di truppe al fronte in grave pericolo. Il nuovo arretramento del fronte del 9 dicembre sulla linea Klisura, Tepeleni, Vojussa, Kurvelese, Suscizza venne reso tecnicamente possibile dall'aviazione e si verificò nel massimo ordine a seguito del personale impegno preso dal Gen. Pricolo di far concorrere al buon esito delle operazioni tutte le forze disponibili della R.A., per tentare di arrestare o ritardare al massimo la penetrazione nemica, creando un diaframma di interdizione, arrecandogli il maggior danno possibile, come poi in effetti si verificò, al punto da rendere cauta, circospetta e incerta tatticamente l'avanzata greca in territorio albanese.

Furono questa manovra ritardatrice attuata con grande slan-

cio e partecipazione dell'Aeronautica e l'abnegazione di pochi scelti reparti dell'Esercito che tennero duro nel marasma dei movimenti e nella confusione morale della ritirata, a permettere l'afflusso a ritmo accelerato in Albania di nuove unità che costituirono poco dopo il Gruppo Armate «Albania» su 6 Corpi d'Armata, 21 divisioni di fanti e alpini, 3 Rgt. bersaglieri, 3 Rgt. di cavalleria, un Raggruppamento CC.NN. e reparti di ogni genere per oltre 400.000 uomini. Il 28 novembre l'Aeronautica esercitò il suo massimo sforzo ottimale dall'inizio della guerra con la Grecia, inviando in missione oltre 300 aerei da bombardamento di ogni tipo su obiettivi al fronte e nelle immediate retrovie, segno evidente della migliorata situazione organizzativa e organica.

L'inizio del nuovo anno di guerra non registrò nella condotta delle operazioni mutamenti di sorta. La linea invernale aveva sostanzialmente retto alle vigorose spallate dell'esercito greco imbalanzito dai successi, ma che non aveva saputo approfittare, per l'afflizione di taluni complessi, di alcune favorevoli circostanze per annientare con una condotta più audace gran parte dello schieramento italiano ed ottenere, forse, una decisiva vittoria.

Infatti una irripetibile opportunità strategica per i greci si era verificata a seguito dello sfondamento verificatosi nel settore di Erseke, punto di labile congiunzione fra la 9ª e la 11ª Armate italiane e quindi il più vulnerabile e, nella larga falla creatasi, suscettibile di ampio aggiramento alle spalle dello schieramento italiano il Gen. Papagos non aveva intuito, voluto o più semplicemente osato sfruttare il successo, perdendo la più favorevole occasione di tutta la guerra per risolvere il conflitto con l'Italia.

Le cause di tale indecisione possono ricercarsi, oltre che nell'educazione dottrina francese cauta e prudente che aveva lo S.M. greco, nelle perplessità e nei timori che il Capo di SMG Papagos attribuiva giustamente al possibile intervento in massa dell'aviazione italiana che non aveva mai sottovalutato un istante nel corso dell'intera guerra, pur constatando che sino a quel momento il difficile terreno di battaglia albanese non aveva permesso alla R.A. di ottenere determinanti risultati tattici che però non sarebbero venuti meno allorché le sue truppe si sarebbero spinte a piedi, senza sufficienti rifornimenti e adeguati mezzi logistici, nel territorio albanese: un'alea ed una rischiosa eventualità che poteva anche significare la distruzione e l'isolamento delle unità elleniche avanzate ed una certa sconfitta della Grecia anche agendo in vittoriose condizioni tattiche e morali!

A tale riguardo, molto significativo fu l'ordine emanato il 5 dicembre dal Gen. Papadopoulos comandante di un Corpo

d'Armata che diceva testualmente: «... a causa azioni particolarmente intense dell'aviazione nemica in questi giorni, nei quali furono bombardati con risultati nostri reparti, dispongo che tutti i movimenti delle truppe, dei servizi di rifornimento dovranno essere effettuati di notte. Dovranno essere prese inoltre misure per proteggersi dagli attacchi aerei».

Superata comunque quella drammatica fase della guerra, in cui era stata fra l'altro suggerita dal comandante delle truppe in Albania Gen. Soddu: «... una soluzione diplomatica della guerra» interpretata a Roma come una richiesta di armistizio alla Grecia o nella migliore delle ipotesi con una mediazione tedesca per porre fine al conflitto con la Grecia nel modo più ignominioso per le armi italiane, si avvertiva, con l'avvento al supremo comando del fronte Albania del Gen. Ugo Cavallero, una maggiore decisione, una ritrovata volontà morale a non più cedere, una più forte determinazione da parte dei soldati a battersi e non lasciarsi abbattere dagli eventi: sintomi impalpabili ma incoraggianti di una ripresa in atto!

Fra gennaio e la fine di febbraio l'aviazione continuò a battersi con la consueta abnegazione, sviluppando concretamente - unica fra tutte le FF.AA. - una politica prettamente offensiva in una atmosfera concretamente difensiva e di persistente attesa debilitante.

Fra gli obiettivi nemici attaccati a più riprese sono da annoverare: Volos, Pireo, Corinto, Prevesa, Corfù, Navarrino, Patrasso, Missolungi, importanti per la loro attività logistica indiretta a favore del fronte di battaglia, mentre altri importanti obiettivi tattici venivano efficacemente colpiti sul fronte e nelle sue immediate retrovie.

Il 16 gennaio veniva ricevuto un allarmante messaggio radio del Gen. Mercalli comandante del IV Corpo d'Armata diretto al comando Aeralba, così concepito: «Sono attaccato su tutto il fronte; i collegamenti sono completamente interrotti. Tutti i miei ufficiali sono in giro per ristabilire le comunicazioni. Prego urgente intervento aviazione per alleggerire pressione nemica. Gen. Mercalli».

Il Comando Aeronautica Albania raccolse il messaggio d'aiuto ed inviò tutto ciò che aveva a disposizione nonostante il persistere di cattive condizioni atmosferiche. Attacchi di bombardieri vennero portati a Coritza, Opari, Dobruska, Fratarit, Odricen, Ottova, Beduchias, Cuciari, Cosina, Permeti, Porto Palermo, tutte località albanesi abbandonate e su cui si erano attestate le truppe nemiche. Mentre i bombardieri prendevano sotto tiro tali località, caccia e aerei dell'O.A. mitragliavano e spezzonavano i campi di Vakufilai, Gianina, Katcikat, Larissa, Paramithia e punti di particolare interesse

tattico a Voskopija, Zereci, Guri i Topit, Trebescines, Morgova, Golem, Kuci. Si trattava di precisi rilevamenti accertati con la presenza di comandi, truppe, depositi, batterie, salmerie, automezzi che vennero colpiti efficacemente e duramente per ammissione dello stesso nemico, che temeva soprattutto l'intervento dell'aviazione italiana.

In gennaio caccia nemici attaccavano più volte nostri bombardieri in missione su obiettivi della Grecia. L'8 gennaio 3 Cant. 1007 venivano attaccati da 17 caccia ma il fuoco delle armi di bordo riusciva a tenerli a debita distanza anche se dovevano registrarsi alcuni feriti fra gli equipaggi. Il 25 gennaio 5 Cant. 1007 Bis venivano intercettati da numerosi Gloster che provocavano feriti a bordo mentre un trimotore incappato in un violento tiro contraereo veniva abbattuto. Il giorno 28 dello stesso mese 10 "Alcioni" venivano attaccati di sorpresa da "Gladiator" che abbatterono un trimotore perdendo probabilmente 3 velivoli visti allontanarsi con fumo a bordo per il tiro delle armi difensive dei trimotori italiani.

Scontri fra caccia si registravano nei giorni 20, 22, 25 e 29 gennaio con l'abbattimento complessivo di 9 "Gloster e PZL". In febbraio altri scontri con i "Gloster" si verificavano il giorno 9 fra CR. 42 della 364^a Sqd. (150° Gruppo CT) guidati dal Cap. Corsini e dal Cap. Bevilacqua (365^a Sqd.); il 23 e il 27 combattimenti fra G. 50 del 154° Gruppo CT, CR. 42 e MC. 200 del 150° Gruppo Caccia avvenivano contro formazioni miste di "Gladiator" e "Hurricane" di scorta nel cielo di Valona a "Blenheim" da bombardamento. Venne abbattuto il primo "Spitfire" della campagna di Grecia contro la perdita di 3 G. 50 sorpresi in fase di decollo e di 2 CR. 42 abbattuti in combattimento.

Il 9 febbraio Ju. 87 della 238^a Sqd. in missione offensiva sul rilievo montuoso del Trebescines venivano attaccati improvvisamente al termine della picchiata da PZL. dell'EVA che colpivano lo "Stukas" del S. Ten. De Regis che però riusciva a rientrare nelle nostre linee. 2 Ju. 87 andavano perduti per tiro c.a. nel mese di febbraio ma l'equipaggio di un picchiatore riusciva fortunatamente a salvarsi lanciandosi col paracadute nella zona di Haru Baloban in territorio nemico dove però veniva catturato.

Notevole anche l'attività offensiva nemica con incursioni su Durazzo (giorni 12, 13, 24 e 25 novembre; 3, 12 e 21 dicembre; 4, 7, 8 e 22 gennaio; 6, 15, 19 e 23 febbraio), su Tirana (giorni 14 e 27 novembre; 3 e 22 dicembre), su Valona (6, 7, 13 e 26 novembre; 7, 24, 25, 29 e 31 dicembre; 6 e 20 gennaio; 1 e 27 febbraio) con una presenza media di 15/25 bombardieri per incursione.

Nella notte sul 19 dicembre una formazione navale nemica

bombardava per breve tempo il porto e l'aeroporto di Valona danneggiando leggermente la pista, una ventina di aeroplani parcheggiati, edifici e baraccamenti del campo causando una decina di morti e feriti.

Con l'approssimarsi della buona stagione e con l'afflusso di nuovi reparti alla 4^a Squadra Aerea e all'Aeronautica Albania, paragonabile ora quest'ultima come entità organica ad una Squadra Aerea regolare, aumentava giorno dietro giorno la presenza di velivoli impiegati in azioni di guerra, con punte massime quotidiane oscillanti fra i 350/500 aeroplani fra bombardieri, caccia e ricognitori in relazione ovviamente alle condizioni tecniche, cui erano da aggiungere mediamente un altro centinaio di aerei fra ricognitori marittimi, trasporti, nuclei di collegamento, squadriglie autonome di G.U. aeree, a dimostrare che nella guerra contro la Grecia la Regia Aeronautica italiana esprimeva quasi certamente nella più elevata misura di tutto il conflitto 1940/43, la sua massima disponibilità e potenzialità concentrata in un solo scacchiere operativo.

Questa presenza assicurò, consolidò e garantì sempre il dominio del cielo sin dai primi giorni di guerra nell'ottobre 1940, ed offrì ai superiori comandi per tutto il restante corso del conflitto con la Grecia, condizioni immutabili di superiorità aerea in misura tale da dare al Comando Supremo ed al Comando Superiore FF.AA. d'Albania la sicurezza costante di poter contare sempre ed in ogni circostanza sulla R.A., offrendo soprattutto con tale certezza le necessarie premesse per predisporre ed attuare l'offensiva finale contro la Grecia che avrebbe finalmente portato al riscatto delle armi italiane dopo duri e difficili mesi di prostrazione morale e di insuccessi militari. Il dominio del cielo, profetizzato da Douhet come elemento di successo, trovava ancora una volta clamorosa conferma negli avvenimenti militari che sarebbero stati sempre condizionati nella 2^a guerra mondiale da tale indispensabile premessa dottrina, strategica e tecnica: senza aviazione e senza dominio del cielo non si vincono le guerre! Nella campagna di Grecia si verificò, forse per la prima ed ultima volta nella storia della R.A. italiana e nella condotta strategica del conflitto da parte dell'Italia, la teoria tedesca prima, sovietica e anglo-americana successivamente, del « punto di forza » di grande pressione, esercitato con una potente forza aerea addestrata e preparata specificamente per ottenere in breve tempo un auspicato risultato decisivo e determinante: condizione questa che sfortunatamente mancò totalmente nella concezione strategica e tattica d'impiego dell'Aeronautica italiana nel 2° conflitto mondiale.

Ciò nonostante la presenza e partecipazione dell'Aeronautica con le G.U.A. operanti sul fronte, furono decisive per la suc-

cessiva condotta delle operazioni contro la Grecia e contribuirono notevolmente alla disgregazione e al logoramento dell'apparato militare ellenico, preludio alla prostrazione fisica e morale che doveva causare la disfatta dell'avversario sottoposto ad uno sforzo certamente superiore alle sue forze: una analogia storica con quanto occorso nel 1939/40 alla piccola Finlandia attaccata dal colosso russo.

Anche se talune pubblicazioni e alcuni avventati giudizi di altre FF.AA. tendono a minimizzare o addirittura negare presenza e partecipazione dell'aviazione nella campagna con la Grecia, citando a pretesto assenze di aerei quando maggiormente si faceva affidamento su tale partecipazione, è necessario precisare ancora una volta che l'attività di volo e le operazioni di guerra aerea richiedono la presenza di determinate condizioni di visibilità, atmosferiche, climatiche per rendere possibili decolli, atterraggi, navigazione, individuazione e attacco degli obiettivi, considerando che dove può giungere il fante o l'artiglieria per fare la sua guerra personale nel ristretto limite del suo orizzonte, non può sempre operare l'aviazione se vengono a mancare le suddette condizioni di base ed anche quando queste condizioni sussistevano non sempre era possibile far intervenire gli aerei su quella determinata collina dove agiva la batteria nemica o impedire il tiro dei mortai nemici postati in una profonda gola seminata da roccia o fitta vegetazione. Ma al di fuori di tali soggettive considerazioni, resta pur sempre il fatto inoppugnabile, confermato peraltro in sede storica e per testimonianze dello stesso nemico, che il deterrente psicologico costituito dalla presenza sul fronte di una potente ed agguerrita aviazione italiana frenava notevolmente ogni velleitaria ambizione offensiva nemica e garantiva, indirettamente e direttamente alle armi italiane, ogni possibilità immediata e futura in funzione difensiva e offensiva.

Riconoscimenti doverosi non mancarono anche in quella tragica guerra: «Comando 11^a Armata — dispaccio n. 022665/1.2.1941 — Per conoscenza informo che da interrogatorio prigionieri è risultato che un attacco nemico, previsto per la mattina di oggi, ha dovuto essere rimandato per il tempestivo intervento ed efficace spezzonamento effettuato ieri sera dal 5^o Gruppo O.A.. Gen. Carlo Geloso».

Nei terribili giorni del novembre/dicembre-1940 quando si profilò una non fantomatica e catastrofica disfatta cos'altro rimaneva al Comando FF.AA. dell'Albania per arrestare l'avanzata greca fra Pogradec, Kamia, Grabova, q. 731 di Monastero, Klisura, Ostravice, Himara e Porto Palermo, se non i resti consunti e demoralizzati della «Siena» e della «Bari»,

i rincalzi raccoglitori e impreparati della «Lupi di Toscana», della «Pinerolo» e della «Pusteria» avviati d'urgenza con l'obsoleto fucile mod. 91, l'inadeguato mitragliatore Breda mod. 30, i vecchi cannoni del Piave, gli scarsi mortai da 81 e le poche mitragliatrici mod. 37 piazzate fra Klisura e la Vojussa per tentare di arginare e di bloccare gli «Euzones» inorgoliti dai successi, bene armati ed equipaggiati, pronti a cogliere i risultati della loro vittoriosa avanzata puntando su Valona ormai a portata di mano?

Fu la minaccia incombente dell'offesa aerea e l'intensità degli attacchi subiti nei soli 6 giorni utili per volare fra il 7 e il 19 novembre, in cui si concentrò coscientemente lo sforzo dei reparti da bombardamento d'Albania e delle Puglie inviati esclusivamente su obiettivi tattici, contrastando al nemico ogni passo, ostacolando in ogni corso d'acqua, distruggendo ogni ponte, ogni strada utile, tormentandolo con mitragliamenti sulle strade e sui sentieri, colpendo automezzi e salmerie, scompaginando i rifornimenti e i collegamenti, frenando e ridimensionando ogni velleità, ogni ambizione, ogni possibilità offensiva superiore ai suoi intendimenti. In quei tragici momenti per le armi italiane, reparti sfusi di 5 divisioni: «Acqui», «Modena», «Tridentina», «Pusteria», «Lupi di Toscana», buona parte dei quali aviotrasportati nelle immediate retrovie del fronte con una spola incessante, vennero gettati nella battaglia smozziati, incompleti, privi in parte dell'armamento ed equipaggiamento pesante, nel disperato tentativo di arrestare ad ogni costo l'avanzata greca anche se molti soldati non avevano mai sparato prima d'allora una raffica di mitragliatrice, lanciato una bomba a mano, tirato un solo colpo di mortaio; Stratzani, Smolika, Raveni, Kalibaki, Kato, Negrades, Gribovo, Minina, Rizani, Margariti, Poloska, Kurtinizza, Buci, Grodzani, Reko, Mazaraki, Leskoviku, Libonova, Delvine, Kakovi, Permeti, Cerevoda, Voskopoje furono le numerose località su cui gli aerei italiani sganciarono bombe e spezzoni, spararono innumerevoli nastri di mitragliatrice, compirono missioni di sorveglianza e voli di ricognizione tattica e qualcosa dovette necessariamente accadere se il Gen. Papagos divenne più prudente, consolidò le sue posizioni limitandosi a saggiare il fronte in più punti per valutarne la consistenza senza però mai osare troppo, contentandosi dei risultati raggiunti, operando oculatamente con circospezione pur sapendo di avere dinanzi a sé uomini moralmente disfatti, reparti improvvisati, comandi disorientati e comandanti che avevano perso il controllo della situazione e della realtà del momento al punto che errate informazioni fornite ad Aeralba portarono al bombardamento delle confuse posizioni tenute dalla «Bari» nella zona di Erseke. Tutti aspetti questi che il comandante supremo delle FF.AA. elleniche

ben sapeva e valutava, come giustamente valutò la mancanza di addestramento ai bombardamenti e mitragliamenti aerei delle sue truppe, le possibili conseguenze di tale handicap di preparazione e morale e l'impossibilità di fermare l'Aeronautica italiana. Il giorno 20 un telegramma del Gen. Geloso (11ª Armata) diretto allo SM/RA (dispaccio n. 026317) riportava testualmente: «Richiedo dedicare tutta massa aviazione da bombardamento a favore truppe» a testimoniare che nella battaglia difensiva in atto, la partecipazione e la presenza dell'aviazione costituivano un fattore determinante, di vitale importanza, indispensabile.

Nella sua relazione segreta sulla campagna di guerra con l'Italia, il Gen. Papagos scrive: «In Epiro nel settore Trespotia l'aviazione nemica fu particolarmente attiva e la Div. «Siena» rinforzata da granatieri e cavalleria attaccò il giorno 5 novembre sulla strada Konispoli-Sajada e con l'appoggio dell'aviazione forzò il Kalamas presso Vrissela giungendo a Monte Suli fra Acheron e Margariti. Un contrattacco sferrato nella valle del Devoli contro le Div. «Parma» e «Piemonte» veniva contrastato da artiglieria e aviazione.» e proseguiva: «... l'esercito greco doveva fronteggiare per la prima volta un esercito europeo con mezzi moderni (sic) in particolare modo e per la prima volta affrontare carri armati e aviazione contro di cui disponeva di mezzi assolutamente limitati» e più avanti proseguiva: «... una divisione: la 5ª, rimaneva bloccata nella zona di Salonicco in quanto ritardata nel suo spostamento dall'aviazione italiana».

La relazione riportava ancora: «... in Epiro, nel settore di Elea, nel periodo 9/13 novembre l'attività delle forze italiane si limitava ad azioni di artiglieria e aviazione anche se gli attacchi contro linee di rifornimento e comunicazioni, centri militari e città importanti furono di scarso effetto e non conseguirono alcun sostanziale successo».

Ma al di fuori di tali affermazioni di parte resta pur sempre il fatto che per tutta la guerra nei Balcani l'aviazione italiana dominò completamente il cielo della Grecia contro le aviazioni ellenica e inglese congiunte che subirono gravi perdite. Un solo reparto da bombardamento, tanto per citare un esempio, il 46º Stormo del Col. Umberto Nannini, effettuò durante la campagna di Grecia oltre 300 missioni e sostenne circa 30 combattimenti aerei, considerando che la specialità da bombardamento operò per il 70% in missioni tattiche, per il 15% in attacchi strategici e per il restante 15% per ricognizioni e scorte.

Le gravi sconfitte subite dall'Esercito italiano in Grecia ebbero, e non poteva essere altrimenti, ripercussioni in Italia e all'estero. Le gravi lacune emerse nella preparazione tecnico-addestrativa delle divisioni di fanteria, gli insufficienti organi-

ci, l'inadeguato armamento ed equipaggiamento, le carenze logistiche e dei collegamenti, una diversa e per molti aspetti inedita e reale valutazione sull'operato dello Stato Maggiore Generale e di alcuni suoi responsabili da parte di Mussolini, la dichiarazione di Badoglio al Gen. Keitel in cui negava la sua responsabilità alla campagna di Grecia, una significativa ed allarmante lettera di Hitler a Mussolini sugli errori dello SMG, convinsero finalmente il Duce a prendere alcune importanti decisioni procedendo ad un auspicato e richiesto rimaneggiamento dello Stamage. Venne esonerato il Maresciallo Badoglio, fatto oggetto peraltro di una pesante campagna denigratoria di stampa da parte del «Regime fascista» di Farinacci contro l'intero Stato Maggiore italiano; venne considerato e valutato obiettivamente il defenestramento del Gen. Visconti Prasca che non poteva ovviare naturalmente la responsabilità a più alto livello, fra cui quella determinata del Capo di SMG, per la confusione operativa ingenerata nei diversi comandi: una lunga serie di gravi responsabilità al vertice delle FF.AA. che sicuramente in altri paesi ed in analoghe circostanze sarebbero state punite in misura certamente più grave nel rispetto del codice penale di guerra.

Ci furono ad alto livello una serie di febbrili consultazioni, di contatti e di pressioni per designare il successore di Badoglio, si fecero diversi nomi di generali idonei a tale carica e fra questi il Gen. Pintor all'epoca presidente della CIAF, che però ricusò l'offerta probabilmente per un malinteso senso di ossequio e timore reverenziale nei confronti del Maresciallo Badoglio. Sfortunatamente, nel volo di rientro verso Torino, il SM. 79 su cui viaggiava il Gen. Pintor assieme al Gen. S.A. Aldo Pellegrini precipitava, causando la morte di tutti i passeggeri e dell'equipaggio.

Il 6 dicembre la scelta cadde finalmente sul Gen. Ugo Cavallero del Corpo di S.M., che venne quindi nominato Capo di SMG e poco tempo dopo, alla data del 30 dicembre 1940, ebbe anche l'incarico di Comandante Superiore le FF.A.A. d'Albania in sostituzione del Gen. Soddu, assumendo il comando diretto al fronte «con piena e totale responsabilità nei confronti del Duce, Comandante Supremo di tutte le FF.AA.», formula questa che Cavallero accettava senza riserve impegnandosi ad: «operare proficuamente nell'interesse supremo della nazione in guerra».

Con la data del 6 dicembre 1940, come registrato con la Gazzetta Ufficiale attraverso apposito RDL, veniva anche istituita ufficialmente la carica di Sottocapo di Stato Maggiore Generale, non contemplata organicamente sino a quel momento nello Stamage, anche se di fatto operante sin dal giugno 1940 e ricoperta formalmente dal Gen. Ubaldo Soddu, che venne nominato retroattivamente con anzianità

11.6.1940, carica che venne successivamente assegnata al Gen. Alfredo Guzzoni.

Il nuovo Capo di SMG si metteva energicamente al lavoro in Albania mentre a Roma il Sottocapo Gen. Guzzoni svolgeva in sua vece il compito di «facente funzioni» per il Capo di SMG, per non distogliere dalla grave questione albanese il Gen. Cavallero impegnato al fronte con tutte le sue energie volitive e professionali.

La situazione trovata al fronte dal nuovo Capo di SMG era particolarmente grave ed occorreva uno sforzo ed una volontà non indifferenti per riorganizzare ex novo i comandi, le strutture esistenti e i reparti che non avevano retto ai compiti previsti. Molto lacunosa risultava anche l'organizzazione logistica del C.S.T.A. sino a quel momento inspiegabilmente trascurata dai comandi superiori, agente in una situazione che comportava disfunzioni distributive, gravi lacune e carenze per le grandi necessità di numerose unità di fanteria in arrivo dall'Italia e per le altre di cui era previsto il trasferimento in Albania.

In buona parte le carenze derivavano dall'insufficiente attrezzatura tecnica esistente sul posto e dalla mancanza di idonee infrastrutture, ma vi erano anche carenze organizzative notevoli, vecchi sistemi distributivi, una eccessiva e farraginosa burocrazia che rallentava il lavoro e la consegna dei materiali più urgenti ed impellenti per le necessità del fronte. Era quindi necessario far pervenire al fronte sollecitamente tutto ciò che abbisognava ai comandi ed ai soldati per vivere e resistere alla pressione nemica, per migliorare le posizioni, per vincere il crudo inverno albanese dove la mancanza di idonei indumenti pesanti aveva fatto penosamente registrare migliaia e migliaia di casi di congelamento.

Cavallero tenne continue conferenze di lavoro con tutti i comandanti responsabili di Armata, Corpi d'Armata e Divisionali, dell'intendenza e dei servizi; con i comandanti della Marina e dell'Aeronautica, spronando tutti ad accelerare il lavoro di sistemazione al fronte, a cooperare con mirabile fraternità di intenti, ad alleviare in ogni modo possibile le sofferenze fisiche e morali dei soldati che si prodigavano sulla linea del fuoco con stoicismo e spirito di sacrificio non comune. Sollecitò inoltre suggerimenti e consigli dall'Intendenza RE e della Marina per migliorare l'organizzazione tecnico-logistica e portare le 2000 t di materiali scaricate giornalmente nei porti albanesi e ritenute insufficienti a 4000 prima e 5500/6000 successivamente, risultato questo che in effetti si realizzò, modificando inoltre, con accordi diretti con lo SM/RA e il Comando SAS, la composizione del carico a bordo dei velivoli da trasporto, col sostituire al trasferimento degli uomini, che aveva avuto sino a quel momento la prio-

rità, quello del materiale urgente ed in particolare: viveri di riserva, munizioni particolari, materiali speciali, medicinali. Sotto il costante impulso del Gen. Antonio Scuero, Intendente Generale del R.E., vennero quindi costruiti 19 nuovi pontili di sbarco per m 1.507 di sviluppo lineare e altri 8 per m 1.835 vennero ampliati e rafforzati. Giunsero dall'Italia: zattere, bentine, chiatte, gru galleggianti e fisse su banchina; si stabilirono turni di scarico 24 x 24 ore e Valona, nonostante le numerose incursioni cui fu oggetto il porto da parte della RAF, raddoppiò il tonnellaggio dei materiali scaricati; vennero reclutati migliaia di lavoratori per riattare strade e aprirne delle nuove, passando come maestranze dai 3765 operai stradali in carico all'Amministrazione militare al novembre 1940, ai 21680 dell'aprile 1941. Vennero costruiti ex novo altri 130 km di strade e migliorati 436 km di strade esistenti. Nello stesso periodo i 7500 autocarri esistenti in Albania nel dicembre divennero 46000 nell'aprile; si trasportarono dall'Italia 468000 soldati, 44000 quadrupedi, 876000 t di materiali. Vennero costruiti inoltre 18 ponti, 23 teleferiche montane, acquistate t 122933 di viveri locali per esigenze delle FF.AA., consumate mensilmente una media di t 15000 di munizioni che bisognava reintegrare, allestiti 25000 posti letto, aperti impianti e locali di ritrovo e svago per le FF.AA.. Uno sforzo organizzativo eccellente e non indifferente, che merita di essere conosciuto perchè frutto congiunto degli sforzi di tutte le FF.AA.: Esercito, Marina e Aeronautica. Il 7 dicembre, dopo una visita lampo a Tirana, Cavallero era di nuovo a Roma per riferire in prima persona al Duce sulla situazione trovata in Albania e presentargli un suo piano di emergenza suddiviso in due aspetti: tattico, per impedire al nemico la rottura della nuova linea difensiva invernale bloccandone e frantumandone lo slancio offensivo; logistico, per far affluire con urgenza dall'Italia nuove unità, nuovi mezzi, altri materiali necessari per rafforzare lo schieramento, sostituire i reparti più logorati, rinsaldare efficacemente il morale e lo spirito, premessa questa della certa e attesa rivincita offensiva.

Il 10, dopo aver presieduto nel frattempo altre conferenze e riunioni con i capi militari responsabili residenti a Roma, il Gen. Cavallero rientrava in Albania.

La nomina del Gen. Cavallero a Capo di SMG comportava le dimissioni dell'Amm. Domenico Cavagnari Capo di SM/RM, sostituito dal pari grado Amm. di Squadra Arturo Riccardi con sottocapo di S.M. l'Amm. di Squadra Inigo Campioni; l'Amm. di Squadra Angelo Jachino veniva nominato comandante le FF.NN. da battaglia; il Governatore Generale del Dodecanneso Cesare Maria De Vecchi di Val Cismone veniva avvicendato nella carica civile e in quella mi-

litare di Comandante Superiore le FF.AA. dell'Egeo dal Gen. d'Armata Ettore Bastico. Il nuovo Capo di SMG non incontrò l'approvazione del Gen. Pricolo, col quale ebbe sin dall'inizio della nomina contrasti notevoli per motivi professionali e personali, contrasti che dovevano in seguito acuirsi e provocare la sostituzione del Gen. Francesco Pricolo alla massima carica di comando della R.A..

Mentre veniva riorganizzato il comando dello scacchiere albanese, il comando di Aeralba costituiva in data 10 dicembre un comando Caccia Albania affidato al Col. Arrigo Tessari, avente lo scopo di coordinare e armonizzare l'impiego al fronte di tutti i reparti Caccia dell'Albania.

L'ultimo scorcio del dicembre 1940 registrò 4 incursioni nemiche su Valona con un bombardiere "Blenheim" abbattuto da caccia intercettori ed altri 6 colpiti dal tiro delle batterie c.a. della Marina e dell'Esercito e precipitati nella zona del porto.

Gli attacchi di bombardieri italiani alla Grecia compresero gli obiettivi di Salonico, Prevesa, Kotzani sul cui campo d'aviazione vennero distrutti 2 velivoli greci. Un "Hurricane" venne abbattuto in combattimento in Grecia, altri 2 caccia vennero distrutti in territorio albanese assieme a 4 bimotori colpiti dalla difesa c.a. durante incursioni su Durazzo ed Elbasan nel corso di un nuovo ciclo offensivo della RAF, che fu però di breve durata.

Fra gennaio e febbraio 1941 l'attività tattica non ebbe soste e, compatibilmente con le condizioni atmosferiche, vennero colpiti obiettivi segnalati dai comandi terrestri e dall'Osservazione aerea nelle immediate retrovie del fronte. Complessivamente si effettuarono 84 missioni di spezzonamento, mitragliamento in 11 giorni utili battendo postazioni di artiglieria, strade, automezzi, comandi, depositi campali di munizioni, ponti stradali e sui fiumi. Un riuscito attacco sul campo d'aviazione di Gianina comportò la distruzione di numerosi aerei fra "Gloster e PZL", mentre in combattimenti aerei vennero abbattuti complessivamente in due mesi 32 caccia anglo-ellenici: uno dei più rilevanti risultati ottenuti nel corso della guerra con la Grecia al punto che il bollettino n. 250 del Q.G. delle FF.AA. segnalava doverosamente, con distinzione d'onore, l'intensa e proficua attività di guerra dell'Aviazione Albania e della 4ª Squadra Aerea.

La RAF limitò in febbraio le sue incursioni sul territorio albanese sulle località di Valona, Durazzo e Tirana ed altre minori località perdendo 3 bombardieri bimotori ad opera delle batterie c.a..

Il 28 febbraio si concludeva il 1º ciclo operativo offensivo-difensivo italiano della campagna con la Grecia durato 124 giorni, in un alternarsi di notizie cattive, drammatiche, im-

pensabili e allarmanti che avevano fatto dubitare seriamente, per un limitato periodo di tempo passato in angosciosa attesa, delle ulteriori possibilità italiane di superare la difficile prova o a far intervenire diplomaticamente o militarmente la Germania, per superare il terribile momento che stava attraversando l'Italia.

Poi lentamente, anche per merito degli eventi che si erano succeduti al vertice dello Stomage, al disciolto C.S.T.A. e a Superalba, la storia aveva preso una diversa e più logica direzione anche se il pericolo era sempre latente e andava fronteggiato energicamente con tutti i mezzi disponibili e il massimo delle energie volitive e intellettuali.

Se il miracolo si era avverato, il merito era anche dell'Aeronautica che aveva rallentato e bloccato dapprima ogni velleità avversaria, colpito e frantumato successivamente ogni ulteriore ambizione con l'impressionare ed intimorire psicologicamente l'imbaldanzito avversario timoroso di avventurarsi senza adeguata copertura aerea sugli obiettivi delle sue offensive rappresentati da Valona e Berat.

Ciò avrebbe significato, se realizzato, il frazionamento in due tronconi dello schieramento italiano, la minaccia di aggiramento da tergo, il blocco dell'afflusso dei rifornimenti dall'Italia via mare, la crisi logistica e operativa dell'intero dispositivo militare in Albania, il crollo di ogni capacità strategica nella condotta di guerra italiana. Una ipotesi che merita attento studio e profonda analisi anche alla luce di analoghe circostanze che si verificarono durante la 2ª guerra mondiale per la conquista o la perdita del dominio aereo: chiave di volta del successo o della disfatta!

Significativo al riguardo è il commento del comandante supremo dell'esercito greco Gen. Papagos: «... si contava molto sull'intervento della RAF per bloccare o limitare l'afflusso dei rifornimenti italiani in Albania, ma la costante e vigile difesa dei porti di Durazzo e Valona da parte dell'aviazione italiana neutralizzò e bloccò ogni tentativo della RAF di influire negativamente su tale fondamentale aspetto di guerra, annullando e rendendo oltremodo rischioso l'insistere nelle incursioni per le severe perdite comminate alle formazioni inglesi anche se scortate da grosse forze di caccia "Gladiator" ed "Hurricane". Prosegue ancora il Gen. Papagos (Cfr. la Grecia in Guerra): «... la superiorità aerea italiana era schiacciante. Dopo la neutralizzazione delle limitate possibilità aeree della scarsa aviazione anglo-greca, l'aviazione italiana dominò assolutamente e ininterrottamente il cielo; il suo continuo intervento nella battaglia e contro le retrovie ritardò e ostacolò i movimenti delle truppe greche, limitando notevolmente le possibilità di sfruttamento dei successi, e venne resa ancor più difficile l'attuazione dei rifornimenti,

che si svolgevano solo nottetempo».

Affermazioni queste che, provenienti da così autorevole fonte avversaria, fanno definitivamente giustizia di ogni malevole commento e di ogni altro superficiale giudizio gettato distrattamente in talune descrizioni sulla campagna di Grecia. Una novità di rilievo fu l'immissione in servizio dei primi velivoli sanitari particolarmente attrezzati per il trasporto dei feriti barellati. Sul fronte albanese prima, entrarono in servi-

zio 3 Ca. 133/S che fornirono eccellenti risultati tali da fare estendere il servizio in altri fronti, particolarmente in A.S., ed ai primi Ca. 133/S si affiancarono successivamente SM. 81/S e qualche SM. 75/S, mentre per le operazioni di soccorso in mare venivano attrezzati Cant. 506/S trasformando dapprima normali velivoli della versione B e costruendo successivamente idrovolanti sanitari in versione specifica per il soccorso.

RIEPILOGO ATTIVITÀ

(Periodo 28.10.1940-28.2.1941)

Bombardamento/aerosiluranti

missioni eseguite	4.540
ore di volo effettuate	9.342
velivoli impiegati	3.670
quantità di esplosivo lanciata (kg)	213.000
velivoli nemici abbattuti	8
velivoli perduti in azione	12
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	9

Personale deceduto

Ufficiali	11
Sottufficiali	14
Graduati specialisti	46
feriti	12

Caccia/d'assalto

missioni eseguite	8.718
ore di volo effettuate	11.407
velivoli impiegati	6.221
quantità di esplosivo lanciata (kg)	
proiettili sparati	

Personale deceduto

Ufficiali	1
Sottufficiali	1
feriti	6

Velivoli nemici abbattuti dalla D.I.C.A.T.

bombardieri	16
aerosiluranti	3
caccia	6
ricognitori	3
TOTALE (di cui 21 dalle batterie c.a. della R. Marina)	28
velivoli nemici abbattuti	64

velivoli perduti in azione	16
----------------------------------	----

velivoli radiati per incidenti	
--------------------------------	--

(o distrutti al suolo)	11
------------------------------	----

Personale deceduto

Ufficiali	8
Sottufficiali	7
feriti	4

Osservazione aerea

missioni eseguite	670
ore di volo effettuate	1.070
velivoli impiegati	1.038
quantità di esplosivo lanciata (kg)	12.400

proiettili sparati

velivoli nemici abbattuti	1
---------------------------------	---

velivoli perduti in azione	2
----------------------------------	---

velivoli radiati per incidenti	
--------------------------------	--

(o distrutti al suolo)	1
------------------------------	---

Riepilogo attività di guerra

Ore di volo eseguite	21.819
missioni eseguite	19.928
velivoli impiegati	10.929
velivoli nemici abbattuti	73

+ 56 colpiti al suolo

velivoli perduti in azione	30
----------------------------------	----

velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	21
---	----

Personale deceduto

Ufficiali	18
Sottufficiali	22
Graduati specialisti	46
Governo	18
feriti	43

Ciclo Operativo Scacchiere A.O.I.

Periodo offensivo italiano 11.6.1940 / 10.1.1941

E' stata già sommariamente descritta la situazione d'isolamento in cui sarebbero caduti i territori dell'A.O.I. nell'ipotesi di una guerra dell'Italia contro la Gran Bretagna, isolamento quasi totale dell'Impero considerando obiettivamente che le uniche aleatorie possibilità risiedevano nell'infrangere via mare il blocco navale inglese con provenienza dall'Oceano Indiano (Canale del Mozambico escluso) valutando l'impossibilità e le difficoltà di operare nel ristretto campo d'azione del Mar Rosso controllato dallo stretto di Aden-Bab el Mandeb. Relativamente più facili erano i collegamenti aerei riservati ad aeroplani plurimotori a lunga autonomia, prevedendo il decollo dai campi trampolino di Cufra e Auenat, posti nell'estremo settore sud-orientale della Libia, e quello più vicino di arrivo di Tessenei (280 km ad ovest di Asmara): un percorso di 1.500 km sul territorio nemico che comprendeva un tratto dell'Egitto sud occidentale, il settore centrale del Sudan anglo-egiziano e la zona nord-occidentale dell'Eritrea, percorso «pericolo» di circa 5 ore di volo, che si allungherà a 2.700 km allorché verrà occupata dal nemico l'oasi di Cufra e sarà necessario partire più lontano, dal caposaldo aeroportuale attrezzato di Bengasi/Berka su una rotta assistita solo attraverso la radio, sino ad Asmara/Gondar. Eppure su questa lunghissima linea di collegamento, gli aerei e i valorosi equipaggi del S.A.S. compiranno veri prodigi di abilità professionale e grandi sacrifici personali, collegando con i SM. 82 e in misura minore con SM. 75-SM. 83 la Libia con l'Impero e trasportando uomini e materiali di ogni genere fra cui aerei da caccia, con gravi sacrifici fisici e individuali culminati in taluni casi con la perdita di vite umane; una linea che si protrasse ininterrottamente sino alla caduta

dell'Impero nel novembre 1941.

In contrapposizione a tali negative premesse, sussistevano però «in pectore» alcuni positivi elementi offensivi e strategici che, se realizzati, potevano creare non poche difficoltà all'Inghilterra, provocando interruzioni sulla «rotta imperiale» Suez-Città del Capo nel tratto corrente nel Mar Rosso, stretto di Bab el Mandeb (Golfo di Aden) e troncando via terra la continuità territoriale del Sudan anglo-egiziano nell'ipotesi di conquista dei punti strategici di Atbara e Khartum, minacciati contemporaneamente anche da una auspicabile offensiva italiana proveniente dalla Libia.

Questa suggestiva ipotesi venne anche presa in considerazione dallo SMG nell'approntamento dei piani di guerra per l'A.O.I., ma evidentemente, all'infuori delle possibilità offensive navali italiane in grado di provocare un «momentaneo periodo di crisi», non sussistevano altri validi motivi di realizzazione dei citati presupposti strategici.

Gli altri piani prevedevano offensive limitate nel tempo e nello spazio nel Sudan settentrionale, nel Kenia, nel Somaliland, nella costa francese dei somali, nel Sudan meridionale, piani che dovevano trovare pratica attuazione solo nell'auspicata autosufficienza dell'Impero: sotto l'aspetto militare (armi, munizioni, carburante, materiali del Genio, attrezzature, equipaggiamenti), impianti tecnici, sistemi di comunicazione, automezzi, materiale rotabile ferroviario, depositi, officine, infrastrutture, particolari di rispetto unitamente ad una serie di elementi essenziali da sviluppare in armonia con l'impostazione di industrie, aziende agricole, impianti ferroviari, strade, attrezzature tecniche e logistiche in A.O.I. alla cui realizzazione erano stati assegnati ingenti fondi finanziari ed

economici, nel tentativo di sfruttare, nel minor tempo possibile, le risorse in materie prime dell'Etiopia, condizioni queste basilari per la realizzazione dei postulati strategici dello SMG.

Sfortunatamente l'improvvisa dichiarazione di guerra del giugno 1940 poneva bruscamente termine al programma di potenziamento e di sviluppo previsto per l'AOI, mettendo i responsabili dell'Impero e particolarmente il Principe Amedeo d'Aosta, Governatore Generale e Vicerè dell'Etiopia, nella necessità di affrontare il conflitto con i soli mezzi disponibili alla data del 10 giugno 1940.

Le direttive emanate dallo SMG per il fronte di guerra dell'AOI, prevedevano due possibilità d'azione rispettivamente per la difesa e l'offensiva: la prima stabiliva la salvaguardia dell'integrità territoriale dell'Impero anche in ipotesi di completo isolamento dalla Madrepatria, contando esclusivamente sulle possibilità delle FF.AA. dell'AOI mobilitabili in caso di guerra e su quelle suscettibili di successiva mobilitazione entro tempi relativamente brevi (riservisti, ecc.).

L'ipotesi offensiva era subordinata all'evolversi della situazione in Europa ed ovviamente sui riflessi che avrebbe subito la situazione locale in via puramente politica e strategica, contando però sull'entità delle forze disponibili, sulla situazione del materiale in loco, sulle prospettive orografiche/territoriali. Minore affidabilità era riservata alla remota possibilità di ricevere eventuali rifornimenti in materiale bellico, in misura tale da indurre i superiori comandi a promuovere possibili operazioni offensive.

Le due direttive erano affidate per l'esecuzione al Comandante Superiore delle FF.AA. dell'Impero, previa approvazione dei relativi piani operativi da parte del capo di SMG, che aveva indicato quali probabili direttrici d'attacco nell'ipotesi offensiva: la costa francese dei Somali, il Somaliland britannico, il Sudan nord-orientale.

La ripartizione delle forze nei tre scacchieri operativi in cui era stato suddiviso il territorio dell'Impero (Nord, Centro-Est, Sud) teneva conto dell'importanza dei settori stessi, del potenziale nemico accertato in ognuno degli scacchieri prospicienti i confini dell'AOI, delle caratteristiche del terreno d'azione (montuoso, collinoso, pianeggiante, desertico), dei compiti eventuali assegnati o da assegnare ai tre scacchieri. Una forza mobile di riserva strategica era stata costituita per ogni evenienza e messa a disposizione del Comando Superiore di Addis Abeba per risolvere particolari situazioni di emergenza (difensive/offensive).

Alla vigilia della guerra prevalse anche in AOI, con direttiva emanata dallo SMG, la tesi difensiva generale, salvo la possibilità di attuare determinate operazioni offensive limitate

per sfruttare particolari favorevoli situazioni contingenti.

LA SITUAZIONE MILITARE

La soppressione formale del Comando Superiore FF.AA. dell'AOI (peraltro rimasto praticamente come definizione ordinativa di comando) comportò nella primavera del 1940 una diversa ristrutturazione di comando con la costituzione di 3 scacchieri operativi autonomi facenti però capo al Comandante Superiore FF.AA. dell'AOI, carica questa di massima autorità militare attribuita al Vicerè d'Etiopia Amedeo di Savoia-Aosta, Governatore Generale dell'Impero, coadiuvato nelle sue funzioni da due vice Governatori Generali: il Gen. C.A. Claudio Trezzani per la parte militare dell'amministrazione coloniale e il Dott. Giuseppe Daodice per gli incarichi relativi all'amministrazione degli affari civili. Il Gen. Trezzani assolveva peraltro anche l'incarico di Capo di S.M. delle FF.AA. dell'AOI.

I comandanti di scacchiere erano i seguenti:

Scacchiere nord (Eritrea) sede di comando Asmara — Gen. C.A. Luigi Frusci con i settori Dancalia (Gen. V. Tessitore) e Amara (Gen. A. Martini). Zona da controllare: Sudan settentrionale.

Scacchiere sud (Galla e Sidama/Somalia occidentale) sede di comando Mogadiscio (Gen. d'A. Pietro Gazzera). Zona contrapposta: Sudan centro meridionale, Kenia settentrionale.

Scacchiere Centro/Est (Harar, Scioa, Dancalia, Ogaden, Migurtinia) sede di comando Addis Abeba (Gen. C.A. Guglielmo Nasi) con i settori: Harar (Gen. Div. C. De Simone), Scioa, Dancalia, Ogaden (Gen. C.A. E. Scala). Zona da controllare: Somalia francese, Somaliland; Settore Autonomo del Giuba (Gen. C.A. G. Pesenti) Somalia sud occidentale — sede di comando Chisimaio. Zona da controllare: Kenia centro orientale.

Comando Regia Aeronautica per l'AOI — Comandante Gen. S.A. Pietro Pinna.

La consistenza delle FF.AA. dell'Impero alla data del 10.6.1940 era rappresentata da un totale di 291.176 uomini fra nazionali e coloniali (25%+75%) così suddivisi:

Esercito	47.413
M.V.S.N.	26.642
Truppe Coloniali	181.895
CC.RR. e coloniali	9.050
PAI e coloniali	6.381

R.M. e coloniali	7.728
R.A. e coloniali	6.381
L'armamento a disposizione comprendeva i seguenti materiali:	
cannoni da campagna (in gran parte della 1 ^a G.M. e notevolmente usurati)	881
cannoni contraerei 76/40	16
mitragliere A.A. 20/65	55
mortai 45/81 mm	128
mitragliatrici	
(in buona parte superate bellicamente)	3.313
fucili mitragliatori	
(parte di preda bellica 1935/36)	5.313
fucili e moschetti (in gran parte di diversa provenienza e obsoleti)	672.000
pistole	33.500

Munizioni

colpi per cannoni	2.297.300
colpi per mitragliere	911.250
colpi per mortaio	214.000
cartucce per mitragliatrici	82.206.600
cartucce per fucili mitragliatori	40.299.000
cartucce per fucili/moschetti	158.272.000
cartucce per pistole	6.272.000
bombe a mano	1.813.000
automezzi	7.874
motomezzi	397
carri armati (24 M/11 e 39 L. 35)	63
autoblinde/carri protetti	
(in gran parte tecnicamente superati)	126
quadrupedi (muli, cavalli, cammelli) circa	50.000

Derrate alimentari (autonomia)

pasta	4 mesi
farina	6 mesi
riso	6 mesi
formaggi	8 mesi
olio d'oliva	10 mesi
olio di semi	4 mesi
tè	10 mesi
zucchero	10 mesi

Carburante/lubrificante

benzina t 91.500	6 mesi
gasolio t 27.000	4 mesi
petrolio t 2.800	6 mesi

olio lubrificante t 4.700	6 mesi
olio diesel t 2.430	4 mesi

Regia Marina

L'organizzazione che la R.M. aveva impiantato in AOI ad iniziare dal 1935, aveva subito nel giro di pochi anni un considerevole sviluppo soprattutto in nuove infrastrutture, impianti tecnici, depositi ed altro. Alla data del 10.6.1940 si contavano 20 grandi serbatoi per combustibili con una capacità di 600.000 t di nafta, 2 depositi per carbone per 45.000 t, 6 depositi munizioni e torpedini, 2 depositi viveri, 2 grandi distillatori d'acqua marina con capacità giornaliera di 250 t di acqua dolce, 1 deposito frigorifero, 2 panifici, 1 ospedale e 4 infermerie per un totale di 400 posti letto. Per il naviglio era funzionante una grande officina navale a Massaua con 700 operai, bacini di raddobbo e impianti speciali per sommergibili.

La rete di comunicazioni R.T. di cui si avvalevano anche l'Esercito e l'Aeronautica comprendeva 3 centri R.T. e 27 stazioni dislocate presso i vari governi dell'AOI.

Per la difesa antiaerea/antinave erano state attivate 30 batterie (11 di medio calibro e 19 piccole) buona parte delle quali a protezione di Massaua ed altre ad Assab, Chisimaio e Mogadiscio integrate da PAV (Posti Avvistamento Velivoli) e CRN (Centrali Raccolta Notizie) collegate al comando DICAT per un totale di 107 cannoni da 76/40, 102/35, 120/45 e 150/53 collegati a una ventina di fotoelettriche da 90/120 mm e aerofoni di vecchio tipo modello Sagnac in grado di avvertire segnali di aerei a 40 km di distanza. Mitragliatrici binate Breda 13,2 mm difendevano le batterie per il tiro a bassa quota.

La maggior parte dei PAV erano dislocati nelle isole prospicienti Massaua nel Mar Rosso per le provenienze Aden/Porto Sudan. Il PAV di Zula era affidato alla R.A. e gestito da avieri in collegamento con la sezione intercettori dislocata sull'aeroporto di Massaua/Otumlo, guidata all'intercettazione con apparati radio S. 10/T 150.

La difesa antiaerea della R.M. poteva considerarsi la forza più efficiente e organizzata in maggior misura posta a difesa dell'Impero e fu quella che ottenne il maggior risultato negli abbattimenti di velivoli della RAF con circa 60 vittorie validate.

Il naviglio militare dislocato in AOI comprendeva le seguenti navi:

Nave coloniale «Eritrea» — nave comando della R.M. dell'AOI.

5ª Sqd. CC.TT. — «Pantera», «Tigre» e «Leone».

3ª Sqd. CC.TT. — «Battisti», «Sauro», «Manin» e «Nullo».

Flottiglia sommergibili AOI — «Archimede», «Galilei», «Torricelli», «Ferraris», «Galvani», «Guglielmotti», «Perla» e «Macallè».

Torpediniere «Orsini» e «Acerbi».

Sqd. MAS dell'AOI — 204, 206, 210, 213 e 216.

Posamine «Ostia», Cannoniere «Biglieri», «Porto Corsini» — Naviglio ausiliario: cisterne, rimorchiatori, dragamine, bettoline, ecc..

Le direttive assegnate dallo SMG alla Marina dell'Impero stabilivano quanto segue: ricerca e cattura di navi mercantili nemiche, controllo traffico neutrale, piani di attacco con siluranti di superficie nel golfo di Aden, insidiare il traffico nemico fra Aden, Gibuti e Porto Sudan, contrastare con unità subacquee le comunicazioni navali nel golfo di Aden e Oman, attuare colpi di mano insidiosi contro depositi e impianti militari nemici.

REGIA AERONAUTICA

(Comando Aeronautica per l'AOI istituito con RDL. n. 220 del 22.2.1937 costituito il 30.5.1937) retto da un Gen. S.A. con 3 direzioni: Servizi, Demanio, Commissariato.

L'Arma Azzurra, che aveva raggiunto nel periodo 1935/37 un grande sviluppo organico durante la conquista dell'Impero e il successivo consolidamento, decadde rapidamente come importanza numerica e capacità nei due anni seguenti, poichè il materiale di volo non venne rinnovato tempestivamente, invecchiò anzitempo anche perchè gran parte del materiale poteva considerarsi da tempo superato tecnicamente e bellicamente.

I principali aeroporti dell'AOI attrezzati e classificati subirono una serie di miglioramenti alle infrastrutture che possono così sintetizzarsi:

Massaua — aviorimesse mq 20.780, magazzini e depositi mq 14.000, deposito carburante mc 1.400.

Asmara — aviorimesse mq 8.650, magazzini e depositi mq 10.000, deposito carburante mc 850.

Zula — aviorimesse mq 6.000, magazzini e depositi mq 8.000, deposito carburante mc 810.

Gura — aviorimesse mq 22.800, magazzini e depositi mq 17.800, deposito carburante mc 460.

Assab — aviorimesse mq 12.000, magazzini e depositi mq 10.000, deposito carburante mc 680.

Mogadiscio — aviorimesse mq 17.000, deposito e magazzini

mq 16.500, deposito carburante mc 1.160.

Dessié — in corso di approntamento pista concreta di m 1.440 × 150.

Addis Abeba — in corso di approntamento pista concreta di m 1.250 × 150.

Dire Dava — in corso di sistemazione.

Agordat — aviorimesse mq 1.400, magazzini e depositi mq 700, deposito carburante mc 25.

Barentù — aviorimesse mq 1.400, magazzini e depositi mq 600, deposito carburante mc 10.

Tessenei — aviorimesse mq 1.400, magazzini mq 600, deposito carburante mc 10.

Mai Edagà — (Officine Caproni) aviorimesse mq 2.700, magazzini mq 780, deposito carburante mc 50.

Adi Ugri — aviorimesse mq 1.400, magazzini mq 600, deposito carburante mc 25.

Senafè — aviorimesse mq 1.400, magazzini mq 380, deposito carburante mc 10.

Belet Uen — aviorimesse mq 3.500, depositi carburante mc 20.

Aeroporti in corso di sistemazione: Neghelli, Javello, Adua, Bahar Dar, Neggio, Gimma (lavori sulla pista di m 1.000 × 100), Ghigner, Magi, Moggio.

L'aver dotato quasi tutti gli aeroporti di aviorimesse del tipo S. 100, S. 52, M. 45 e T.I. 27 aveva la sua ragione d'essere per le particolari condizioni climatiche esistenti in AOI, che avevano provocato subito dopo la conquista dell'Impero un rapido deterioramento del materiale di volo a causa delle grandi piogge, dell'eccessiva umidità, dell'intenso calore e delle repentine escursioni termiche fra il giorno e la notte che influivano a disgregare rapidamente le strutture lignee e le intelature dei velivoli parcheggiati all'aperto soprattutto nel periodo delle grandi operazioni di polizia coloniale, per sostenere e appoggiare i presidi assediati e isolati e a rifornirli di armi, munizioni, viveri, attrezzature, materiali di ogni specie, medicinali.

Particolarmente intensi furono i cicli operativi antiguerriglia di Lalibela e Bilbala Gheorghis i cui presidi zionali vennero assediati per lungo tempo e fu necessario rifornirli essenzialmente per via aerea.

Fra il 1937/39 vennero demoliti circa 200 velivoli tipo Ca. 101, Ca. 111, Ro. 1, Ro. 37; altri andarono perduti per incidenti e vetustà e nel 1939 si contavano in totale 149 aeroplani in AOI comprendenti 11 Ca. 111, 97 Ca. 133, 15 SM. 81, 3 SM. 79, 3 CR. 32, 2 CR. 30, 4 Ro. 1 e 7 Ro. 37.

Da tali cifre preoccupanti risulta evidente il grande sforzo compiuto dallo SM/RA per rafforzare rapidamente l'Aeronautica dell'Impero che venne portata ad un totale di 323

velivoli alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia. Nel 1938 vennero inviati in AOI 63 aerei, 54 nel 1939 fra cui un gruppo di 17 SM. 81 recuperati dalla Spagna.

Il comando Aeronautica per l'AOI, a cui era stato designato nel 1939 il Gen. S.A. Pietro Pinna con sede di comando ad Addis Abeba, aveva come Capo di SM il Gen. D.A. Luigi Faronato ed era stato ristrutturato per scacchieri operativi suddivisi: Nord — Col. pil. (poi Gen. B.A.) Pietro Piacentini; Centro-est (Gen. B.A. Renato Collalti) sede di comando Addis Abeba; Sud (Gen. B.A. Arnaldo Sabatini) con sede a Mogadiscio. Le 30 squadriglie da bombardamento, le 4 da

caccia e quella autonoma da ricognizione terrestre vennero ripartite fra i tre scacchieri in proporzione all'estensione del territorio di competenza e in relazione alle forze nemiche contrapposte, ai compiti da svolgere, alle difficoltà operative. Lo SM/RA aveva previsto il trasferimento al completo del 41° Stormo da BT con 36 SM. 79 e altri 72 SM. 79 per sostituire altrettanti Ca. 133, nonché la costituzione del 162° Gruppo Autonomo CT con 36 CR. 42, ma l'evolversi degli avvenimenti e l'anticipata chiusura della rotta aerea fra Libia ed Egitto avevano rinviato ogni decisione al riguardo. Alla data del 10.6.1940 i reparti operativi in AOI erano i seguenti:

Bombardamento (Settore Centro-Est)

4° Gruppo BT Bis — su SM. 81 — Scenele (Ghinielè) — Ten. Col. pil. Branca Mario
(14^a Sqd. Cap. pil. Bertolini Rodolfo/15^a Sqd. Cap. pil. Parmeggiani Marcello)

29° Gruppo BT Bis — su SM. 81 - Assab K. 14 — Magg. pil. Santagata Alfonso
(62^a Sqd. Cap. pil. Micucci Alberto/63^a Sqd. Cap. pil. Serafini Michelangelo)

44° Gruppo BT Bis — su SM. 79 — Ghinielè — Magg. pil. Pecorelli Amelio
(6^a Sqd. Cap. pil. Zucconi Tito/7^a Sqd. Cap. pil. Bucchi Mario)

49° Gruppo BT Bis — su Ca. 133 — Gimma — Ten. Col. pil. Porcelli Guido
(61^a Sqd. Cap. pil. Pierotti Francesco/64^a Sqd. Cap. pil. D'Andria Rinaldo)

Sqd. SM. Scacchiere Aeronautico Centro-Est (41^a) — su Ca. 133 — Addis Abeba — Ten. pil. Aldo Tait
(110^a Sqd. O.A. — su Ro. 37 — Dire Dawa — Ten. pil. Zanelli Antonio)

Caccia

410^a Sqd. CT - su CR. 32 - Dire Dawa — Cap. pil. Ricci Corrado

411^a Sqd. CT - su CR. 32 — Addis Abeba — Cap. pil. Lucertini Vincenzo

Bombardamento (Settore Nord)

28° Gruppo BT Bis — su SM. 81 — Zula — Ten. Col. pil. Del Monte Alberto
(10^a Sqd. Cap. pil. Barone Umberto/19^a Sqd. Cap. pil. Caracciolo Carlo)

27° Gruppo BT Bis — su Ca. 133 — Assab K. 14 — Ten. Col. pil. Busoni Dario
(18^a Sqd. Cap. pil. Baroni Silvio/52^a Sqd. Cap. pil. Zanzottera Luigi)

26° Gruppo BT Bis — su Ca. 133 — Gondar/Bahar Dar — Magg. pil. Bonifacio Dante
(11^a Sqd. Cap. pil. Albertalli Pietro/41^a Sqd. Cap. pil. Salviati Giorgio)

25° Gruppo BT Bis — su Ca. 133 — Ten. Col. pil. Colangeli Cesare (Gabuen) (poi al settore sud)
(8^a Sqd. Cap. pil. Gaetano Ludovico/9^a Sqd. Cap. pil. Poli Elio)

13^a Sqd. Aut. BT — su Ca. 133 — Bahar Dar — Cap. pil. Valerio Giovanni

118^a Sqd. aut. BT — su Ca. 133 — Assab — Ten. pil. Leonardis Vittorio

2^a Sez. Ricognizione O.A. — su Ro. 37 — Assab — S. Ten. pil. Coscia Mario

Sqd. SM. Scacchiere Aeronautico nord — su Ca.133 — Agordat — Cap. pil. Maestri A.

Caccia

409^a Sqd. CT — su CR. 42 — (poi 412^a) Massaua/Otumlo — Cap. pil. Magagnini Mario (poi Cap. pil. Antonio Raffi)
413^a Sqd. CT — su CR. 42 — Assab — Cap. pil. Corrado Santoro

Bombardamento (Settore Sud)

31^o Gruppo BT Bis — su Ca. 133 — Neghelli/Javello — Ten. Col. pil. Guido Porcelli—(poi disciolto)
65^a Sqd. Aut. BT — su Ca. 133 — Neghelli — Cap. pil. Castignoli Stefano
66^a Sqd. Aut. BT — su Ca. 133 — Javello — Cap. pil. Russo Saverio
Sqd. di SM Scacchiere Aeronautico sud — su Ca. 133 — Mogadiscio — Cap. pil. Ferrero Giacomo

Forza R.A. dell'A.O.I.

Ufficiali 605
Sottufficiali 857
Graduati/truppa 3.488
Coloniali 1.431

Organizzazione territoriale

Aeroporto Asmara — Col. Chiti Rutilio
Reparto servizi — Ten. Col. R.s. Sarrocchi Mario
Aeroporto Dire Dawa — Ten. Col. Branca Mario
Reparto servizi — Cap. Carri Federico
Aeroporto Gimma — Ten. Col. Porcelli Guido
Reparto servizi — Cap. Ferrero Giuseppe
2^o Autogruppo R.A. — Cap. Bennati Marino
O.R.A. Addis Abeba — Cap. Del Bianchi Fernando (R.E.)
4^o Magazzino MSA Addis Abeba — Magg. Bartimmo Bettino
6^o Magazzino MSA Dire Dawa — S. Ten. Raffo Vincenzo
Aeroporto Addis Abeba — Col. Ciancio Renato
Reparto servizi — Magg. Failla Giovanni
1^o Magazzino MSA Asmara — Cap. Bellucci Benedetto
Aeroporto Gura — Col. Fedeli Stefano
Reparto servizi — Ten. Col. Montelatici Visconti Enrico
5^o Magazzino MSA — Gura — S. Ten. Adami Giovanni
1^o Autogruppo R.A. — Cap. Andenna Angelo (R.E.)
Aeroporto Massaua — Ten. Col. Gasbarrini Antonio
Reparto servizi — Cap. Bizzarri Vincenzo
Aeroporto Gondar — Ten. Col. Luigi Gori Savellini
Reparto servizi — Cap. Corti Umberto
Aeroporto Bahar Dar — Cap. Valerio Giovanni
Aeroporto Dessiè — Magg. Tito Trisolini
Aeroporto Assab — Ten. Col. Vittani Emilio
Reparto servizi — Magg. Tombari Renato
Aeroporto Mogadiscio — Col. Mongia Francesco
Aeroporto Neghelli — Cap. Castignoli Stefano
Aeroporto Javello — Cap. Russo Saverio
Aeroporto Belet Uen — S. Ten. Klug Castro Guido
Aeroporto Lugh Ferrandi — S. Ten. Calgaro Furio

Aeroporto Gorraheh — S. Ten. D'Orazio Giovanni
2^o Magazzino MSA — Cap. Rossi Augusto
Autogruppo R.A. — Cap. Parisi Melchiorre
Officina Autoveicoli — Cap. Spongia Aldo
SRAM — Mogadiscio — Cap. Pozzi Carlo
Deposito Autoveicoli — Cap. Spongia Aldo
Laboratorio fisico-chimico — S. Ten. Castiglia Umberto

Nucleo aerotrasporti

9 trimotori SM. 73 (I-GELA, I-ELVO, I-OLDA, I-SETI, I-NOLA, I-NOVI, I-ARCO, I-VADO), 6 Ca. 148/C (I-NEGH, I-ETIO, I-GOGG, I-SOMA, I-LANG, I-TESS), 1 Fokker F. VII (I-AFRO), 9 Ca. 133/T per un totale di 25 trimotori a disposizione del Comando Aeronautica AOI per le varie esigenze di trasporto ed inoltre una decina di aerei da turismo delle locali sezioni della RUNA requisiti sugli aeroporti di Asmara, Mogadiscio, Addis Abeba, utilizzati per collegamento e servizi vari.

Nei primi 6 mesi del 1940 raggiunsero l'Africa orientale 20 SM. 81/P.X e 24 CR. 42 ed i gruppi organici costituiti sul posto presero una numerazione Bis per distinguerli da quelli della stessa numerazione in servizio nella madrepatria. Fece eccezione il 49^o Gruppo di nuova costituzione e le squadriglie caccia con numerazione «africana».

Complessivamente si avevano 14 Sqd. su Ca. 133, 7 su SM. 81, 2 su SM. 79, 1 su Ro. 37 Bis, 2 su CR. 32 e 2 su CR. 42 per un totale di 183 velivoli di 1^a linea con una riserva in magazzino di altri 61 aeroplani mentre 81 erano ai lavori presso le 6 SRAM esistenti in AOI e i cantieri aeronautici Caproni e Piaggio di Gura e Addis Abeba, affidati rispettivamente all'Ing. Chiesi Giangiacomo e all'Ing. Angelo Donovaro.

La difesa contraerea al Comando del Col. Art. R.E. Pio Riva constava di 7 batterie locali dislocate rispettivamente: Addis Abeba — Centurione Maberio Mario
Asmara — Centurione Brunetti Armando
Gondar — Centurione Mercatali Domenico

Dire Daa — Centurione Palladro Orlando
Mogadiscio — Centurione Castiglione Silvio
Gimma — Centurione Dattilo Salvatore
Dessié — Capo Manipolo Coppo Angelo

Il materiale era costituito da vecchi cannoni da 75/27 CK e 77/28 mentre il materiale moderno era basato su 16 pezzi da 76/40 su un totale di 60 bocche da fuoco schierate alla data del 10.6.1940, integrate da un centinaio di vecchie mitragliatrici austriache tipo Schwarzlose adattate per il tiro A.A..

La suddivisione del materiale di volo di riserva e presso le ditte di riparazione o SRAM era il seguente:

Riserva	Tipo di aereo	SRAM/Ditte
35	Ca. 133	48
1	SM. 81	16
4	SM. 79	2
2	Ro. 37 Bis	2
5	CR. 32	11
14	CR. 42	2

Un totale di circa 350 aerei di ogni tipo di cui solo il 25% poteva considerarsi di recente costruzione e con moderne caratteristiche.

Il territorio dell'AOI (circa 1.900.000 kmq) venne suddiviso per le esigenze aeronautiche in 163 settori quadrati di km 110 per lato numerati progressivamente da 33 a 50 in senso orizzontale (partendo come base dal 33° meridiano) con andamento W.E. e da 0 a 17 nord in senso verticale (partendo dalla linea dell'Equatore all'altezza di Margherita in Somalia) avendo come base il 17° parallelo (da 0 a 2 sud). I terreni d'atterraggio costituiti, occulti, di manovra o suscettibili d'utilizzazione suddivisi per scacchiere, erano i seguenti:

Settore Nord (34°/44°-09°/17°)

Asmara	Dongur	Macallé
Nacfa	Belfodir	Scenele
Agordat	Adiscià	Adera
Barentù	Socotà	Otumlo
Sabderat	Gura	Edd
Tessenei	Combolcià	Meder
Decameré	Mersa Teclai	Zula
Uacnè	Cheren	Axum
Gondar	Alomata	Adi Qualà
Samara	Moncarer	Biscia
Bahar Dar	Celiquot	Senafé
		Adigrat

Settore Centro/Est (38°/50°-07°/14°)

Assab	Addis Abeba	Gallati
Assab K. 3	Bender Cassim	Gorrahe
Assab K. 14	Ghiniele	Baduen
Sifani	Dire Daa	Rocca Littorio
Sardò	Harar	Dante
Gauani	Buramo	Geribar
Asosa	Gimma	Gurale
Hadelé	Sassabaneh	Gardò
Gobard	Gherlogubi	Callis
Dessié	Lechemti	Alula
Sciasciamanna	Dembidollo	Hordio
Norro Hailù	Naradere	Giggiga
Ancober	Dagabur	

Settore Sud (35°/45°-00°/06°)

Mogadiscio	Ulega	Ascebo
Burgi	Bur Aacaba	Oddur
Gardulla	Bardera	Belet Uen
Raco	Brava	Ghedallé
Magi	Gelib	Adadle
Neghelli	Margherita	El Bur
Javello	Chisimaio	Obbia
Magalò	Afmadù	Dusa Mareb
Dolo	Dugiuma	Nesca Ucca
Lugh Ferrandi	Duca degli Abr.	Gabuch
Iscia Baidoa	Mohaddei Ven	

Le riserve di materiali strategici e operativi per le necessità di guerra della R.A. dell'AOI comprendevano:

10.700 t di benzina avio

5.300 t di bombe

Cartucce per armi Safat cal. 7,7/12,7 n. 8.620.000

500 motori di riserva per aerei diversi

2.470 automezzi di ogni tipo.

Le direttive assegnate al comando Aeronautica dell'AOI tramite lo SM/RA e in armonia col piano di guerra approvato dallo SMG, stabilivano quanto segue:

Difesa del territorio (città importanti, aeroporti, opere viarie, opere ferroviarie, porti, depositi, impianti industriali, sedi militari) mediante aeroplani da caccia. Operazioni offensive contro il territorio nemico da attuare con missioni da bombardamento a distanza con i seguenti obiettivi in ordine di priorità: porti e attrezzature portuali, convogli di navi mercantili e da guerra, unità da guerra, aeroporti, impianti militari, opere civili ferroviarie, stradali, viadotti, ponti. Appoggio tattico alle truppe dell'AOI con missioni contro apprestamenti nemici, campi trincerati, depositi, autocolonne, posta-

zioni, ridotte, caserme con impiego di bombardieri in quota; supporto ravvicinato sul campo di battaglia con mitragliamenti raso terra da parte di aerei da caccia, spezzonamenti a bassa quota con bombardieri, scorta di caccia a formazioni di bombardieri.

Controllo del territorio e dei movimenti nemici con aerei da ricognizione e aerocooperazione con i reparti dell'Esercito e della Marina.

LO SCHIERAMENTO DELLA RAF

Contrapposta ai reparti della R.A. la Royal Air Force East Africa, con sede di comando ad Aden (Vice Air Marshal H.M. Reid) e dipendenza gerarchica dalla H.Q.R.A.F. Middle East del Cairo (Air Chief Marshal Arthur Longmore), disponeva dei seguenti reparti:

Aden: Bombardamento — Sqds. (Squadroni) 8°, 11° e 39° su Bristol "Blenheim", 223° su Vickers «Wellesley». Caccia — Sqd. 94° su Gloster "Gladiator". Sqdn. da trasporto su «Vincent» e «Valentia».

Sudan: Bombardamento — Sqds. 14°, 45°, 47° su Vickers "Wellesley"; Caccia 1° SAAF (Sud Africa) su Hawker "Hurricane", Gloster "Gladiator" e Hawker "Fury" (in fase di sostituzione con i veloci "Hurricane").

Cooperazione con l'Esercito — Sqds. 40°, 223° su "Hart" Hawker e «Audax» della SAAF, Sqdn. da trasporto su "Valentia" e "Bombay".

Kenia: Bombardamento — Sqds. 11° e 12° SAAF su Fairey "Battle" e Junkers Ju. 86. Caccia Sqdn. Indip. su Hawker "Fury" e per la cooperazione aerea una sezione (Fly) del 40° SAAF su Westland "Lysander".

Somaliland: Indip. Sqds. North Rhodesia su Hawker "Fury" (43° e 87°) del T.A.C. (Training Air Command). Complessivamente circa 350 aerei di ogni tipo molti dei quali superati come quelli italiani ma tenuti in servizio in attesa di sostituzione o adibiti addirittura ai servizi di guerra come i caccia "Fury" dell'addestramento territoriale del Commonwealth. Ma al di fuori di tali considerazioni contingenti, la RAF poteva ricevere a differenza della R.A. dell'AOI, rinforzi e aerei moderni entro breve tempo, come poi in realtà si verificò, in misura tale da capovolgere a proprio vantaggio la situazione iniziale e conquistare il dominio del cielo, preludio dell'offensiva generale contro i territori coloniali italiani che iniziò nella seconda decade del gennaio 1941.

Le forze terrestri britanniche nell'East Africa comprendevano il settore Sudan (Gen. W. Platt), il settore Kenia (Gen. A. Cunningham), il settore Somaliland (Gen. A.R. Chater) tutti autonomi sotto il profilo operativo ma dipendenti gerarchicamente dal Q.G. del Cairo delle FF.AA. imperiali per il

Medio Oriente (Gen. A. Wavell).

Le truppe dislocate nei tre settori non erano molto numerose poiché non raggiungevano complessivamente i 100.000 uomini compresi circa 10.000 francesi della Somalia. Organicamente comprendevano 3 divisioni di fanteria: 5ª anglo-indiana, 11ª e 12ª africane (sud Africa, Kenia, Costa d'Oro, Nigeria, Sudan), battaglioni autonomi inglesi, africani, rodesiani e sud africani; unità del Corpo cammellato somalo, la «Gazelle Force» (uno speciale reparto motorizzato addestrato per missioni particolari tipo «Commandos») bande irregolari indigene, gruppi di fuoriusciti etiopici (circa 12.000 uomini), compagnie della Polizia Militare, servizi tecnici per le trasmissioni e il Genio, reparti autocarrati per i servizi logistici, artiglieria contraerea e costiera, reparti corazzati e di autoblindo. Un insieme di truppe discretamente addestrate, bene armate ed equipaggiate, dotate di numerosi automezzi e veicoli da combattimento: un divario di forze inferiori di 2/3 a quello italiano che non ingannò nessuno poiché la guerra coloniale andava combattuta con materiale moderno e con criteri adeguati ai mezzi!

PRIME LIMITATE OPERAZIONI OFFENSIVE ITALIANE

Il 30 maggio il Viceré d'Etiopia era stato informato dal Capo di SMG della costituzione del Comando Supremo delle FF.AA. e nel contempo sollecitato a fornire con urgenza la situazione interna dell'AOI subordinata all'ipotesi di operazioni offensive fuori del territorio dell'Impero. Il 9 giugno Mussolini, dopo aver preso visione della relazione inviata dal Duca d'Aosta sulla situazione dell'AOI, rispondeva tramite Badoglio di: «... non prendere iniziative nel primo tempo del conflitto contro la Francia, ma solo, eventualmente, contro l'Inghilterra, sulla base delle seguenti direttive di massima: garantire possesso dell'Impero, operare solo se sicuri del successo reale e non effimero. Contegno quindi strettamente difensivo, tenersi pronti a reagire subito; studiare varie possibilità offensive da attuare dietro ordine del Capo di SMG. Il 10 giugno Badoglio vista la situazione locale che si presentava oscura per la regione degli Amara e incerta per lo Scioa, confermava al Viceré di non effettuare alcuna azione offensiva.

L'armistizio con la Francia, firmato il 24 giugno, non prevedeva per l'Italia alcun vantaggio territoriale, politico, strategico e militare non solo continentale ma soprattutto africano. Fu necessario attendere oltre un mese dalla firma dell'armistizio, per insediare una commissione incaricata dell'applica-

zione delle clausole armistiziali (CIAF/Somalia francese), accertare e concordare il disarmo delle truppe francesi e la smilitarizzazione di zone fortificate, mantenere in servizio reparti coloniali incaricati dell'ordine pubblico. Unici vantaggi acquisiti furono alcune facilitazioni di transito sulla ferrovia Gibuti-Addis Abeba e sul porto di Gibuti: uno dei tanti ed assurdi aspetti della condotta di guerra italiana contrapposti alla spregiudicata politica britannica, che avrebbe in breve tempo occupato «manu militari» diverse località dell'Africa occidentale francese e l'isola del Madagascar di grande importanza strategica per la sua posizione.

Fra l'11 giugno e il 4 luglio l'aviazione dell'AOI svolse una serie di importanti missioni offensive contro Aden, Porto Sudan da parte dei Ca. 133 del 27° Gruppo Bis che perdeva due trimotori Caproni e del 28° Gruppo Bis su SM. 81. Il giorno 11 giugno la RAF attaccò gli aeroporti di Assab, Archico e Massaua/Otumlo distruggendo aviorimesse e 800 t di benzina. Il giorno 13 nuovo attacco su Assab/K. 14 dove vanno distrutti ben 5 Ca. 133 e SM. 81 decentrati sul campo. Il giorno successivo è la volta della R.A. a restituire il colpo all'aviazione britannica attaccando gli aeroporti di Mandera, Wajir e di Mojale nel Kenia, di Kowitz (Sudan), di Berbera nel Somaliland: buoni risultati con incendi di velivoli e danneggiamenti. La RAF attaccò ancora gli aeroporti di Asmara, Gura, Adi Ugri, Agordat.

I primi risultati registrati subito dopo l'inizio del conflitto misero in evidenza alcune pericolosità dello schieramento avanzato delle basi della R.A., esposto in taluni settori a frequenti offese della RAF, da cui scaturì la decisione di arretrare i reparti su altri campi ritenuti più sicuri. Questa misura precauzionale permise lo spostamento del 27° Gruppo da Assab/K.14 a Dessiè, del 44° da Ghinielè ad Addis Abeba, e del 29° da Archico/K.3 a Sciasciamanna. Assab/K.3 e K.14 vennero abbandonati e divennero poligoni di tiro della RAF che inviò frequentemente i giovani piloti della SAAF di stanza ad Aden a fare addestramento sul vero sui due campi italiani. Altri campi vennero usati come trampolini per missioni a lungo raggio e vi rimasero nuclei di specialisti, fusti di carburante, piccoli depositi con materiali di ricambio.

Il 21 giugno vennero attaccate Massaua e Duanlé dove l'aviazione inglese perdeva due "Blenheim" e il giorno successivo colpiti l'aeroporto di Dire Daua e quello di Massaua/Otumlo dove venne distrutto un CR. 32 parcheggiato. Il 23 giugno nuovi attacchi ai campi di Assab, Giggiga, Asmara e Dire Daua. La caccia abbatté un "Wellesley" mentre un altro bombardiere venne distrutto dall'artiglieria c.a.. Un CR. 32 si perdeva durante un atterraggio al termine dell'incursione nemica su Asmara. Il giorno 26 nostri aerei

bombardavano Moyale nel Kenia mentre aerei della RAF attaccavano gli aeroporti di Javello, Asmara, Assab e Gura dove venne colpita un'officina aeronautica e distrutta la mensa sottufficiali del campo. Un bimotore inglese venne abbattuto dalla difesa A.A. mentre un altro fu costretto all'atterraggio da nostri caccia e catturato in ottime condizioni. Il 27 giugno bombardieri Ca. 133 e SM. 81 dei gruppi 4° e 25° Bis attaccano l'isola di Perim e l'aeroporto di Ghedaref mentre altri trimotori Caproni colpiscono nuovamente il campo di Wajir nel Kenia. Il giorno successivo la RAF attaccava il campo di Macaca nei pressi di Assab incendiando 5.200 fusti di benzina. Una fruttuosa azione per il nemico pagata con l'abbattimento di un solo bimotore "Blenheim" da parte della difesa A.A. della Regia Marina. Grave la perdita del prezioso carburante che era stato interrato per occultarlo all'osservazione nemica ma che era stato evidentemente segnalato accuratamente da informatori al servizio degli inglesi.

L'ultimo giorno del mese di giugno era particolarmente intenso per l'attività di guerra delle due aviazioni. Nostri aerei bombardavano efficacemente i porti di Berbera e Porto Sudan e la base aeronavale di Aden da cui non rientrava un Ca. 133; la 413ª Sqd. CT respingeva un attacco inglese diretto su Assab mentre velivoli da caccia britannici mitragliavano nostre truppe coloniali nei pressi di Harar.

Anche nei primi di luglio l'attività di entrambe le aviazioni impegnate in Africa orientale non ebbe sosta: la R.A. attaccò con bombardieri la stazione ferroviaria di Et Teb nel Sudan, il porto di Berbera e depositi militari nel Somaliland, la base di Aden; la nostra caccia abbatté due aerei nemici mentre un terzo veniva distrutto dall'artiglieria A.A.; da parte inglese si verificarono incursioni su Massaua respinte dai CR. 42 della 412ª Sqd. che abbatterono due "Blenheim", su Harar dove vennero colpite abitazioni civili, su Assab, sul piccolo presidio di Metemmà in concomitanza con un attacco terrestre sferrato da forze sudanesi ma respinto dagli ascari appoggiati da bombardieri sopraggiunti successivamente che colpivano installazioni nemiche e truppe in movimento nelle zone di Akobè e Gallabat.

Il 4 luglio veniva attuata l'Operazione «Cassala» predisposta dal comando Scacchiere Nord e destinata ad eliminare un potenziale pericolo per l'Eritrea, occupando posizioni tattiche più favorevoli per una successiva, prevista ripresa offensiva.

Vi parteciparono circa 7.000 uomini fra battaglioni coloniali, nazionali, cavalleria appoggiati da gruppi di artiglieria e carri armati «M. 11» e con il concorso dell'aviazione che vi destinò il 27° Gruppo Bis da bombardamento e aliquote di

caccia CR.32 della 411^a Sqd.. Lo stesso giorno veniva effettuata un'altra rettifica del fronte sudanese in località Gallabat (poco a sud di Cassala) operazione appoggiata ugualmente dai nostri aerei e destinata ad eliminare eventuali pericoli manifestatisi in più occasioni da parte inglese con elementi della «Gazelle Force», una unità britannica motorizzata e particolarmente addestrata per colpi di mano veloci e decisi.

Le due limitate operazioni militari si conclusero positivamente per le armi italiane che occuparono Cassala spingendosi ben dentro il territorio sudanese conquistato, Gallabat e dintorni sino a raggiungere l'importante strada che portava a Ghedaref-El Girba-Cassala con bivio per Gallabat-Mazafa. L'attività dell'aviazione dell'AOI fu inizialmente molto intensa e mirò a diminuire l'importanza e l'efficienza di alcune importanti basi inglesi: Aden, Porto Sudan, Berbera, con i campi di Wajir, Mandera, Er Kowitt, Gebeit da cui partivano gli aerei inglesi per attaccare il territorio dell'AOI. Non mancarono però decisi attacchi al naviglio inglese nel Mar Rosso. Il 27 giugno alcuni SM. 81 del 29° Gruppo Bis attaccano il CT «Kingston» che da giorni stava dando la caccia al smg. «Perla» il cui equipaggio era gravemente menomato da esalazioni di cloruro di metile che avevano provocato morti e alienazioni fra i marinai e gli ufficiali. Il «Perla» si era incagliato nei pressi di Ras Cosar a circa metà strada fra Massaua e Assab, ed in tale situazione era stato scoperto e sottoposto a tiro di artiglieria da parte di unità navali inglesi e colpito. Il provvidenziale intervento di due SM. 81 obbligò le unità nemiche alla ritirata mentre intervenivano anche aerei della RAF che attaccano il sommergibile italiano. Poco più tardi una formazione di 7 SM.81 partita da Otumlo attaccò nuovamente le navi inglesi colpendo efficacemente un C.T. e costringendole a rientrare ad Aden. Grazie al prezioso intervento dell'Aeronautica fu possibile evitare il sicuro affondamento del «Perla» che il 20 luglio venne disincagliato e rimorchiato a Massaua.

L'8 luglio veniva gravemente colpito da caccia inglesi nel Mar Rosso un trimotore SM. 81 della 10^a Sqd./28° Gruppo Aut. BT di ritorno da una missione di guerra.

L'equipaggio si era strenuamente difeso dall'attacco nemico con le armi di bordo, ma era rimasto ucciso il capo equipaggio e feriti tutti gli altri componenti in misura più o meno grave. Con tutto ciò l'aereo era riuscito a posarsi sul mare guidato dal secondo pilota.

Fra gli altri, vi era a bordo il S.T.V. osservatore Goffredo Franchini, che incoraggiava gli uomini feriti aiutandoli a trasbordare sulla zattera di salvataggio, rifiutandosi di salire a bordo per non compromettere la stabilità e pregiudicare la

salvezza dei più feriti. Rimasto a bordo del relitto aggrappato ad un'ala, veniva infine sommerso dal mare scomparendo alla vista dei superstiti. Un fulgido esempio di abnegazione, altruismo e fratellanza fra marinai e aviatori. Venne decorato con la M.O.v.m. alla memoria.

Notevole fu anche l'esplorazione aerea eseguita da velivoli dei gruppi da bombardamento assegnati di volta in volta a disposizione del Comando Superiore R.M. dell'AOI stante la completa mancanza di aerei da ricognizione marittima nell'Impero per le esigenze della Marina. Il 3 agosto veniva ricercato in mare un convoglio segnalato da Supermarina composto dalle navi «Nonikos» e «Evinos» greche al servizio inglese, partito da Suez per l'Oceano Indiano. L'esplorazione veniva proseguita anche il giorno successivo e i giorni 5 e 6 ma con esito negativo. L'ammiraglio Balsamo scriveva a Supermarina: «... la cooperazione con l'Aeronautica è stata buonissima, e non è certo l'intesa che manca; il tempo avverso, tuttavia, specie per le cattive condizioni di visibilità prevalenti in questa stagione, e la scarsità dei mezzi fanno mancare sovente risultati che solo una decisa prevalenza aerea potrebbe assicurare». Ancora il 6 agosto l'Amm. Balsamo scriveva: «... anche tale forma di attività deve essere necessariamente ristretta nel tempo e nello spazio. Infatti ora la ricognizione marittima ha assegnati 3 vecchi apparecchi SM. 81 in numero assolutamente insufficiente per eseguire un reale ed effettivo controllo anche della sola parte centrale del Mar Rosso. Mi sono ripetutamente interessato presso i comandi competenti per l'assegnazione all'esplorazione marittima di aerei in numero e di caratteristiche adatte ad assicurare un servizio che dia buone garanzie di poter opportunamente controllare il traffico ed ogni attività navale avversaria in Mar Rosso. I risultati ottenuti fino ad oggi sono stati però completamente negativi non per cattiva volontà o incomprendimento delle mie richieste, ma per la reale deficienza numerica e qualitativa della maggioranza di mezzi aerei dislocati in AOI. Non escludo però che al termine delle operazioni in corso nella Somalia britannica e per l'arrivo in AOI di nuovi aerei, possano essere messi a disposizione della R. Marina velivoli in numero maggiore e di qualità superiore. Il conseguente miglioramento della ricognizione marittima indubbiamente porterà a maggiori possibilità operative contro il traffico e l'attività navale avversaria».

Nello stesso mese di agosto venne ricercata anche la n.b. «Royal Sovereign» segnalata in partenza da Suez, ma con esito negativo che l'Amm. Balsamo adduce alla modesta velocità e caratteristiche dei SM. 81 impiegati nella ricerca. Altre esplorazioni aeree avvenivano sempre per ricerche di mezzi navali segnalati da Supermarina nei giorni 23, 28, 29,

30 e 31 agosto. L'esplorazione del 30 ebbe esito positivo con la scoperta presso l'isola di Harmil dell'incrociatore «Leander» che venne successivamente attaccato da 4 SM. 81 e colpito a prua con una bomba da 100 kg.

Altro ciclo esplorativo avveniva dal 31 agosto al 7 settembre. Il giorno 5, uno dei tre SM. 81 assegnati alla R.M. dell'AOI, scopriva un convoglio nella zona di Raheita nello stretto di Bab el Mandeb, composto da 8 piroscafi scortati da due incrociatori, diretto verso sud. Il giorno 6 altro convoglio di oltre 30 navi fu scoperto a 15° 50' N e 41° 40' E con rotta sui 315°. Gli avvistamenti permisero l'uscita di CC.TT. «Tigre», «Leone», «Battisti» e «Sauro» mentre veniva segnalata al smg. «Ferraris» in agguato nella zona la presenza del convoglio e la sua posizione. Contemporaneamente all'avvistamento del giorno 5, bombardieri decollati dall'Eritrea attaccavano un piroscafo da 7000 t avvistato presso l'isola di Gebel Zebajir danneggiandolo gravemente. Il giorno successivo SM. 81 del 4° Gruppo Bis e SM. 79 del 44° partiti rispettivamente da Massaua e Gura, attaccavano il grosso convoglio avvistato verso lo stretto di Perim colpendo 3 navi in modo grave e altre 2 in forma più leggera fatti segno a violento tiro A.A. delle navi di scorta che colpirono 5 aerei. Lo stesso giorno altri bombardieri si portavano all'attacco sul troncone principale del convoglio in navigazione verso Suez, che venne attaccato da mezzogiorno al tramonto da 3 squadriglie di SM. 81 e SM. 79 che a più riprese lo bombardarono colpendo due grosse navi e affondando un piroscafo di medio tonnellaggio. L'incrociatore «Leander» corse un grave rischio evitando due bombe cadute di fianco. Il mattino del 7 settembre un SM. 81 in esplorazione sulla zona dell'attacco avvistò un piroscafo cisterniero da 5000 t circa nella posizione 16°20'N e 41°12'E e lo attaccò colpendolo al punto che la cisterna venne abbandonata e fu successivamente affondata dal smg. «Guglielmotti» a nord dell'isoletta di Gebel Tair. Si trattava della nave cisterna greca «Atlas» da 4000 t il cui equipaggio si salvava su due scialuppe.

Il 19 settembre l'esplorazione aerea avvistava un nuovo convoglio 30 miglia S.W. di Aden forte di 20 navi da carico scortate da un incrociatore e due CC.TT. e il Comando Marina di Massaua fece uscire due smg. e i CC.TT. «Pantera», «Leone» e «Battisti» ma la missione ebbe esito negativo poiché il convoglio nemico non venne più avvistato.

Il 5 ottobre nuovo avvistamento in posizione 14°56'N 42°04'E di un grosso convoglio; ma anche questa occasione sfumò per le pessime condizioni di visibilità trovate in zona. Il 19 ottobre altro avvistamento a 10 miglia di Gebel Tair di un convoglio di 4 piroscafi, avvistamento che venne

ripreso il mattino successivo da un SM. 79 ritenuto più idoneo per velocità e possibilità tecniche a seguire le navi nemiche e a colpirle con più efficacia, cosa che il trimotore fece alla ore 11.00 non appena giunto in zona, anche se la sua azione venne molestata da un «Blenheim» che mitragliò il trimotore ferendo il marconista e danneggiando la radio. Riuscito a rientrare a Massaua, il comandante dava immediatamente notizia dell'avvistamento al Comando Marina che faceva uscire il smg. «Ferraris» seguito poco dopo dai CC.TT. disponibili: «Pantera», «Leone», «Sauro», «Nullo» che nella notte raggiunsero il convoglio ed ebbero uno scontro a fuoco con le navi inglesi composte da un incrociatore, un C.T. e 5 Sloops. Lo scontro protrattosi a lungo ebbe alterne vicende e si concluse nelle prime ore del giorno 21 con l'affondamento del C.T. «Nullo» menomato da guasti tecnici nei pressi di Harmil. Mentre le batterie costiere reagivano vigorosamente colpendo il C.T. «Kimberley» l'aviazione interveniva facendo decollare da Massaua 3 SM. 79 che colpirono nuovamente l'unità nemica e il solito «Leander» che si era portato a protezione del «Kimberley» danneggiato e rimorchiato dal C.T. «Kingston». La missione veniva ostacolata da caccia Gloster «Gladiator» accorsi a difesa delle navi britanniche in difficoltà.

Altre missioni di esplorazione marittima si verificarono sul finire del mese di ottobre (4 missioni), di novembre (6 missioni e 2 avvistamenti) e dicembre 1940 (6 missioni e 2 avvistamenti). Le segnalazioni inviate al Comando Marina Massaua, comportarono l'uscita di smg. e CC.TT. ma sfortunatamente tutte le uscite ebbero esito negativo.

Complessivamente, dall'11 giugno 1940 al 10 gennaio 1941, l'aviazione assegnata alla R.M. nel Mar Rosso per esplorazioni marittime, effettuò 76 missioni, partecipò a 14 operazioni di bombardamento in mare, effettuò 264 ore di volo, perdendo un SM. 81 per incidente col ferimento di 3 membri dell'equipaggio.

La base navale di Massaua subì 115 incursioni nemiche sino al momento della sua caduta (10 aprile 1941) e la sua difesa A.A. riuscì ad abbattere circa 60 aerei nemici in maggioranza bombardieri «Blenheim», «Wellesley» e «Hampden» unitamente ad alcuni «Gladiator».

Fu il più rilevante risultato registrato in AOI ad opera dell'artiglieria contraerea il cui merito va ad onore esclusivo dei marinai delle 8 batterie poste alla difesa della più importante base navale italiana dell'Impero.

Altre modeste operazioni militari circoscritte a limitati settori si verificarono il 12 luglio nella zona di competenza dello scacchiere sud e portavano all'occupazione di Kurmuk nel Sudan meridionale seguita due giorni più tardi dalla conqui-

sta di Ghezan a N.E. di Kurmuk e del bivio dell'importante strada per Roseires-Singa-Khartum. L'operazione si svolse sotto la protezione di caccia italiani ma venne in parte ostacolata dall'intervento di "Gladiator".

Altra operazione si era verificata il 10 luglio con l'occupazione di Moyale nel Kenia con le adiacenti località di Terkali, Tagaba, Danisa e Cocaia che avevano portato all'eliminazione del pericoloso saliente di Dolo, un cuneo di circa 300 km che si spingeva nel territorio della Somalia occidentale. L'operazione venne ugualmente appoggiata da aerei dello scacchiere sud e si concluse pochi giorni più tardi con alcune rettifiche di posizioni più facilmente difendibili.

Nel solo mese di luglio erano andati perduti 37 SM.81 di cui 7 abbattuti, 10 distrutti al suolo e 18 andati f.u. per motivi di vario genere. Fra luglio e settembre i SM.81 depennati dai ruoli dell'aviazione dell'AOI ammontavano a 47.

CICLO OPERATIVO

LA CONQUISTA DEL SOMALILAND

L'eventualità di occupare le colonie anglo-francesi abitate da tribù somale era stata prevista prima dell'inizio del conflitto, ma ogni decisione in merito venne procrastinata dalla situazione armistiziale della Francia che ritardò l'operazione «Somaliland» di oltre un mese, anche se il Comando superiore FF.AA. dell'AOI ritenne opportuno non prolungare oltre tale stato di cose per sfruttare il favorevole momento che attraversava l'Italia ed ottenere sensibili vantaggi strategici, politici e militari dall'operazione stessa.

L'operazione «Somaliland», che rappresentò la più impegnativa operazione offensiva attuata dall'Italia in AOI e certamente la più positiva dal punto di vista militare, ebbe pareri discordi in seno allo SMG poiché taluni alti esponenti militari ritenevano utile e razionale conservare il massimo della potenzialità bellica in AOI per operazioni più importanti da effettuare nel Sudan o nel Kenia, altri invece propendevano per l'eliminazione del potenziale pericolo che il Somaliland creava alle spalle dello schieramento italiano dell'Etiopia, poiché risultava indifendibile una sua eventuale occupazione da una paventata operazione di sbarco effettuata successivamente dalla Marina inglese, come d'altronde non risultava possibile nello stesso tempo rinunciare alla conquista del territorio che sarebbe rimasto ugualmente base potenziale dell'Inghilterra.

Prevalse comunque la seconda tesi che propendeva all'occupazione con tutti i rischi che essa comportava e con le conseguenze previste che poi si verificarono regolarmente.

Il concetto operativo per il piano d'attacco al Somaliland, così come venne approntato dal Comando Superiore dell'AOI e regolarmente approvato a Roma, prevedeva:

- a) impedire il rafforzamento della colonia inglese;
- b) eliminare potenziali pericoli di attacco nell'Hararino;
- c) bloccare di fatto le relazioni politiche, economiche, militari intercorrenti fra il Somaliland e la Costa francese dei Somali;
- d) raccorciare il fronte Est dagli attuali 1150 km a 720 km con sensibili vantaggi e recuperi di forze da utilizzare altrove;
- e) cogliere sensibili vantaggi psicologici e politici sulle popolazioni indigene rafforzandone la fedeltà, diminuendo l'irrequietezza ove esistente.

L'inizio dell'offensiva venne fissato per il giorno 3 agosto poco prima del tramonto e vennero dati gli opportuni ordini in merito all'Esercito ed all'Aeronautica.

Le forze italiane ripartite in quattro colonne d'attacco comprendevano:

Colonna di sinistra (Gen. Bertoldi) con le brigate coloniali 17^a e 70^a rinforzate da Btg. nazionali di CC.NN. e granatieri di Savoia (obiettivo la località costiera di Zeila per isolare Gibuti da Berbera);

Colonna costiera (Gen. Passerone) con 2 btg., un reparto speciale, una sezione cannoni (obiettivo: occupare Ful Har -200 km dal confine francese e 65 a ovest di Berbera);

Colonna centrale (Gen. De Simone) con tre brigate coloniali, 13^a, 14^a e 15^a, reparti motorizzati, 14 batterie (obiettivo: occupare Berbera sulla direttrice Hargesia, Dabdera, Laferug);

Colonna di destra (Gen. Bertello) su 2 btg. coloniali e una batteria (obiettivo: Oadweina a 90 km dal confine AOI);

Colonna di riserva (Gen. Lorenzini) ad Hareio su 4 btg. e 2 batterie.

L'operazione, al cui comando era il Gen. Nasi comandante di Scacchiere, prevedeva l'impiego di 26 battaglioni, 21 batterie di cannoni per un totale di 34800 uomini di cui l'85% coloniali.

L'aviazione del settore Centro/Est (Gen. B.A. Collalti) avrebbe concorso all'operazione con 57 aerei di ogni tipo (27 bombardieri, 23 caccia, 7 ricognitori).

Le forze britanniche del Somaliland (Gen. Godwin Austen) comprendevano, secondo stime italiane, circa 12.000 uomini fra truppe regolari e irregolari, composte da inglesi, indiani, rodesiani, somali, africani per un totale di 12 btg., 14 batterie da campagna, compagnie mitraglieri su Bren Carriers, reparti del Camel Corps, batterie nazionali e antiaeree, bande irregolari, nuclei di Military Field Police ed altri corpi dotati

di armi moderne ed efficienti e motorizzati con circa 600 veicoli di ogni tipo. L'aviazione comprendeva una squadriglia di caccia rhodesiani su Gloster "Gladiator" e uno Sqdn. di "Fury" dell'A.T.C. (addestrativa/scuola). La RAF del Somaliland poteva però contare sull'appoggio che poteva venire soprattutto in bombardieri e caccia a lungo raggio dalla vicina base di Aden, da cui distava un'ora di volo.

Il territorio era stato rafforzato con opere semipermanenti situate nelle zone di maggiori difficoltà orografiche e tatticamente importanti, integrate da campi trincerati a difesa delle più importanti località.

Gli aeroporti più importanti comprendevano: Berbera, Zeila, La Faruk, Burao, Sheith, Hargeisa ma esistevano anche altri campi occulti semipreparati (L.G.).

I compiti assegnati alla R.A. stabilivano:

- 1) controllare intensamente l'attività nemica su tutti i fronti (in particolare Sudan, Somaliland, Aden) per impedire afflussi di rinforzi nella Somalia britannica;
- 2) interdire l'uso dei campi del Somaliland per costringere il nemico ad operare da Aden e bloccare eventuali interventi della caccia nemica;
- 3) impedire l'afflusso di rinforzi via mare o i movimenti dai porti di sbarco alle zone dei combattimenti;
- 4) proteggere e cooperare con le nostre truppe nel corso della battaglia avanzando i reparti sui campi conquistati e disponibili.

Lo schieramento che assunse la R.A. per le operazioni nel Somaliland fu il seguente:

- 4° Gruppo Bis da B.T. (Ghiniele)
- 44° Gruppo da B.T. (Addis Abeba/Dire Daa)
- 27° Gruppo Bis da B.T. (Dagabur/Combolcià)
- 29° Gruppo Bis da B.T. (Dire Daa/Sciasciamanna)
- Sqd. B.T. SM/Settore Est (Addis Abeba)
- 110° Sqd. R.T. (Dire Daa/Giggiga/Auarech)
- 410° Sqd. C.T. (Giggiga)
- 411° Sqd. C.T. (Dire Daa)
- 413° Sqd. C.T. (Dire Daa)

La prevista forza di 57 aeroplani venne portata successivamente a 85 suddivisa in 51 bombardieri (19 SM. 81, 11 SM. 79, 21 Ca. 133) 9 ricognitori Ro. 37 Bis, 18 CR. 32, e 7 CR. 42 per la caccia.

Un reparto da trasporto venne dislocato ad Addis Abeba per assolvere a particolari esigenze d'emergenza connesse con le operazioni mentre per la parte logistica venne impiantata una organizzazione con materiali, automezzi, attrezzature, benzina e lubrificante, armi e munizioni, servizi per le trasmissioni e la sanità, decentrata fra Dire Daa, Giggiga e Gorraheh.

Nei giorni precedenti l'attacco venne intensificata al massimo la ricognizione aerea fotografica che rivelò numerosi errori nelle carte al 500.000 ed. 1936 in possesso ai comandi dell'Esercito: strade, quote di livello, piste, tratturi, uadi, corsi d'acqua, zone desertiche, errori che nonostante la palese evidenza riscontrabile fra le foto recenti e le carte topografiche non vennero prontamente eliminati per ignoti motivi, probabilmente superficialità, e che causarono nel corso delle operazioni numerosi errori di valutazione e identificazione, gravi inconvenienti di marcia, ritardi e disfunzioni dell'esecuzione di spostamenti e di attacchi. Una negligenza che venne pagata a caro prezzo!

I preparativi italiani vennero ovviamente a conoscenza degli inglesi attraverso il loro eccellente servizio informativo e la ricognizione aerea della RAF rivelò l'inconsueto schieramento di aerei sui campi di Dire Daa e Giggiga che vennero ripetutamente bombardati. In particolare il 3 agosto 22 "Blenheim" dell'8° Sqdn. di Aden attaccarono Dire Daa intercettati tempestivamente dalla caccia che riuscì ad abbattere due bimotori danneggiandone altri.

Lo stesso giorno dell'attacco inglese a Dire Daa, ebbe inizio l'operazione "Somaliland" e l'aviazione bombardò numerose località fra cui Zeila, Hargeisa, Oadweina mitragliando inoltre truppe nemiche in movimento e spezzonando automezzi in marcia verso il nuovo fronte di battaglia.

Il 6 agosto erano state occupate senza particolari difficoltà Zeila, Dobo, Hargeisa e Oadweina. Modesto il contrasto opposto dalla RAF all'avanzata delle truppe italiane poiché tutti i campi del Somaliland erano sottoposti a stretto controllo da parte della R.A. che aveva conquistato il completo dominio del cielo stante le difficoltà di spostamento dell'aviazione inglese che doveva sobbarcarsi due lunghi tragitti da Aden ed impiegare solo bombardieri o caccia pesanti a lungo raggio.

Il 7 agosto gli opposti schieramenti erano ormai giunti al contatto decisivo che doveva decidere le sorti del Somaliland (battaglia del Tug Argan) in una zona da tempo apprestata a difesa dagli inglesi e potentemente fortificata.

La ricognizione aveva accertato la presenza di notevoli truppe nemiche e segnalato con grande approssimazione l'entità di tali forze dislocate nelle zone di Sik, Adadlek, Darboruk, Mirgo, Sawa Hills, El Alnod che sbarravano i contrafforti a difesa di Berbera, mentre altri concentramenti di riserva erano stati accertati a Mandera, Jerato, Gan Libak, Barkasan, Dalaad, Laferug e sui passi obbligati della catena montuosa antistante la piana di Berbera: Dameir, Sandalol e sul passo Godayere (q. 450).

L'attacco italiano si sviluppò su due direttrici di cui una

principale e l'altra simulata (zona costiera e colonna destra). La colonna principale era stata incaricata di attaccare il giorno 11 la linea fortificata Dameir-Darboruk utilizzando le brigate coloniali 14^a e 15^a con la 13^a di rincalzo. Una colonna motorizzata doveva sfruttare il successo dopo la conquista del passo Godayere e piombare su Berbera.

Alle ore 07.35 dell'11 agosto formazioni di SM. 81 colpivano con precisione e tempestività le posizioni inglesi di Lafarug, Mandera e Dameir e il punto fortificato Sandalol.

La missione di bombardamento si prolungò sino alle ore 08.00 con visibili risultati e subito dopo iniziava il tiro d'artiglieria per mezz'ora; alle ore 08.30 gli ascari scattavano all'attacco incontrando però serie difficoltà ad avanzare per il violento tiro nemico al punto che alle 12.30 venne inviata in linea anche la 2^a brigata coloniale della colonna di destra, col compito di distogliere l'attenzione nemica al centro ed alleggerire la pressione sulla zona di attacco su cui erano stati nel frattempo solo fatti modesti progressi.

Attacchi aerei si manifestavano su Berbera, sull'aeroporto di La Faruk e Wajir (Kenia), con la distruzione di aerei al suolo e l'abbattimento di un Gloster, mentre il Gen. Collalti prendeva accordi col Gen. Nasi per intensificare gli attacchi di bombardieri nel settore centrale in concomitanza con la ripresa dell'attacco delle truppe coloniali.

Il 12 la 14^a brigata veniva rinforzata con elementi della 15^a e riprendeva nuovamente gli attacchi nella zona montuosa attestandosi dinanzi ai campi fortificati, fatta segno a contrattacchi nemici efficacemente contrastati da mitragliamenti di caccia e bombardieri che spezzonavano gli apprestamenti. Una formazione di 7 Ca. 133 colpiva di precisione un fortino difeso da una fascia di reticolati neutralizzandolo in modo completo e facilitando l'occupazione del settore da parte della 15^a brigata.

L'azione efficace e determinante della Regia Aeronautica venne posta in rilievo dal Gen. Archibald Wavell, comandante in capo dello scacchiere del Middle East che comprendeva anche l'East Africa, che in suo rapporto al Q.G. imperiale così scriveva: «... gli attacchi continui sulle truppe e sui trasporti avevano provocato notevoli disturbi, tali comunque da indurre il Gen. Austen ad ordinare la ritirata su Berbera». Determinante fu l'intervento dell'aviazione il 14 agosto nella zona di Sheikh di fronte a Berbera, dove una robusta linea fortificata aveva bloccato l'avanzata delle truppe italiane. Formazioni di bombardieri e caccia a volo radente spezzarono e mitragliarono efficacemente le postazioni difensive costringendo le truppe nemiche ad abbandonarle senza ulteriore resistenza.

Il 17 agosto il sistema difensivo montano del Tug Argan era

stato scardinato seppure con gravi perdite fra le truppe coloniali, e la colonna motorizzata iniziò a muoversi verso l'obiettivo essenziale dell'operazione: Berbera!

La sera del 19 agosto la colonna entrava in Berbera. Risultava composta dalla 25^a brigata, da reparti mitraglieri, autoblindo, artiglierie e motociclisti della PAI.

L'operazione si era conclusa in 15 giorni ed aveva impegnato circa 35000 uomini; le difficoltà incontrate si erano rivelate più dure del previsto soprattutto per le caratteristiche ambientali in cui zone desertiche avevano messo a dura prova la mobilità dei reparti privi di automezzi idonei a marciare sulla sabbia; scarsa l'attrezzatura per reperire risorse idriche di cui vaste zone erano prive per lunghezze non inferiori ai 300 km; aspri passi montani rallentarono la marcia ed infine la resistenza opposta dal nemico che provocò gravi perdite: 2029 uomini fra morti, feriti, dispersi contro circa 300 caduti da parte inglese.

IL CONTRIBUTO DELL'AVIAZIONE

L'attività dell'aviazione nei 15 giorni che occorsero per conquistare il Somaliland fu molto intensa e la conquista del dominio aereo riconfermò ancora una volta che l'aviazione era la chiave di volta di ogni situazione militare. La ricognizione affidata ai vecchi biplani Ro. 37 fu instancabile e «pettinò» in lungo e in largo l'intero territorio del Somaliland, esplorando ogni pista, accertando e controllando ogni movimento, segnalando tempestivamente situazioni sul terreno di battaglia, apprestamenti difensivi, pericoli e minacce; ciò valse a far intervenire efficacemente i bombardieri che colpirono strade e piste camionabili, sistemazioni difensive e campi trincerati, il porto di Berbera, gli aeroporti di Hargeisa, Burao, La Faruk mentre altre formazioni bombardavano Aden e zone del Sudan.

L'occupazione di Hargeisa permise il rapido spostamento in avanti dei reparti sul locale aeroporto proficuamente utilizzato con un risparmio di circa 150 km di percorso dalla base di Ghiniele e Giggiga.

Intensa e multiforme anche l'attività della caccia che effettuò numerose crociere di protezione in appoggio alle colonne avanzanti, mitragliando a bassa quota truppe e automezzi nemici, postazioni fortificate e trinceramenti tenendo nel contempo a bada la RAF che fece ben poche apparizioni sul campo di battaglia impiegando quasi esclusivamente bombardieri decollati da Aden (km 360 per operare nel centro del Somaliland).

Particolare attenzione venne espletata dalla ricognizione per

ricercare un campo d'appoggio segreto inglese (Landing Ground Geba Geba) 140 km a S.E. di Berbera da cui decollavano i "Gladiator" per attaccare i bombardieri italiani e poi rientrare a Berbera e La Faruk per rifornirsi e nuovamente decentrarsi sulla L.G. segreta. Localizzato finalmente il campo da un Ro. '37 dopo lunghe osservazioni in volo, una pattuglia di 6 SM. 79 del 44° Gruppo lo attaccò spezzonando i velivoli decentrati e incendiandoli mentre una sezione di CR. 32 sorvegliava il cielo della zona per impedire ogni sorpresa.

Nel complesso delle operazioni si verificò ovviamente qualche disfunzione operativa da parte del comando dell'operazione "Somaliland" da cui dipendeva per l'impiego tattico la forza aerea assegnata. Fra queste la più inspiegabile fu la mancata azione di bombardamento sul porto di Berbera dove 5 piroscafi inviati da Aden poterono caricare indisturbati per più giorni la quasi totalità del contingente britannico del Somaliland con materiali, cannoni, automezzi e trasportarlo ad Aden salvandolo in tal modo dalla cattura nella misura del 90%. Una percentuale inaccettabile sul piano dei risultati che il comando italiano presupponeva di ottenere conquistando la colonia inglese ed eliminando la sua guarnigione.

Le ultime missioni della R.A. avvennero alla vigilia dell'occupazione di Berbera allorché la colonna costiera proveniente da Zeila e Bulhar venne seriamente ostacolata nella sua marcia da caccia a lungo raggio provenienti da Aden e cannoneggiata da alcuni CC.TT. fra cui il "Kingston" e il "Kimberley" di scorta alle navi che evacuavano le truppe inglesi. Fu necessario l'intervento dei bombardieri per allontanare i cacciatorpedinieri inglesi.

I dati statistici sull'attività dell'aviazione nella conquista del Somaliland furono i seguenti:

ore di volo n. 935 (376 bombardamento, 355 ricognizione, 204 caccia); perdite inflitte al nemico n. 14 aerei distrutti (7 in combattimento, 7 al suolo); velivoli trovati danneggiati n. 6 (4 "Blenheim", 2 "Gloster"); perdite subite n. 4 aerei (2 SM. 81, 1 SM. 79, 1 CR. 32)

Aviatori caduti e dispersi n. 20 fra ufficiali, sottufficiali e truppa. Feriti n. 3.

Al termine delle operazioni, avvenuto il 19 agosto, il Gen. Nasi comandante del settore Centro/Est inviava al Gen. Pinna un caloroso telegramma di ringraziamenti per l'efficace e determinante contributo fornito dall'aviazione all'esito delle operazioni militari.

Secondo informazioni di fonte inglese la RAF aveva ugualmente contribuito all'appoggio delle truppe durante l'attacco italiano, effettuando 31 esplorazioni, 26 missioni da bombar-

damento, 14 crociere protettive con caccia a grande autonomia, 6 missioni offensive nel territorio dell'AOI impiegando complessivamente 184 aerei che lanciarono 60 t di bombe. Le perdite furono di 7 aerei in combattimento e 18 danneggiati in diversa misura a terra. Aviatori caduti n. 12, feriti n. 3; perdite inflitte alla R.A. n. 3 aerei abbattuti: 2 bombardieri e un caccia, un altro aereo era stato danneggiato.

IL PERIODO DI STASI

(20.8.1940/10.1.1941)

Dopo la conquista del Somaliland e le rettifiche ai confini del Sudan e del Kenia che avevano permesso una migliore sistemazione difensiva, sull'intero territorio dell'AOI subentrò un lungo periodo di stasi, sotto molti aspetti ingiustificato a causa dell'inazione che lo contraddistinse e per le deleterie conseguenze morali e psicologiche che ne derivarono, periodo che venne trascorso nel migliorare la situazione generale delle FF.AA. dell'Impero, ben sapendo il comando dell'AOI che il tempo lavorava a favore degli inglesi, i quali, superato con grande apprensione l'iniziale ciclo offensivo italiano particolarmente favorevole a noi per l'accertata superiorità in uomini e mezzi aerei a disposizione, avevano compreso da molti sintomi che non correivano più pericoli per le perplessità esistenti nei comandi italiani nella difficile scelta di una nuova direttrice d'attacco, perplessità confermate dall'inazione consolidata anche dopo la vittoriosa avanzata del maresciallo Graziani in Egitto sino a Sidi el Barrani, convincendosi ancor più che il comando italiano dell'AOI non aveva alcuna seria intenzione di effettuare nuove iniziative, probabilmente per precise disposizioni avute da Roma.

L'aviazione dell'Impero era impegnata a sistemare e riordinare il materiale di volo, cercando di colmare i vuoti delle perdite subite facendo affluire dall'Italia nuovi aerei comprendenti 14 SM. 79 e 4 CR. 42 giunti quest'ultimi smontati a bordo dei trimotori SM. 82 del SAS.

L'arrivo di nuovi aerei se da una parte migliorava qualitativamente il materiale di volo esistente in AOI, d'altra parte apportava ben pochi risultati al miglioramento numerico dei reparti a causa dello scarso afflusso di nuovi aeroplani rispetto alle sempre più crescenti necessità operative.

Il materiale esistente risentiva delle difficili condizioni ambientali, climatiche e di servizio cui era sottoposto, dovendo permanere a lungo all'aperto, occultato fra le boscaglie adiacenti i campi per sfuggire alla vigile sorveglianza della RAF avvisata da numerosi informatori al soldo inglese, e gli aerei a costruzione mista, sottoposti al torrido calore equatoriale,

alle insistenti e prolungate precipitazioni atmosferiche, si deterioravano progressivamente nonostante le assidue cure cui erano sottoposti dagli specialisti e dagli operai delle ditte militarizzate.

Fu necessario rallentare di molto anche l'attività bellica per risparmiare il carburante e i pezzi di ricambio (in gran parte ricavati da aerei fuori uso o abbattuti) mentre si notava con crescente preoccupazione un costante aumento dell'attività aerea nemica causato dall'entrata in linea di nuovi reparti e di più moderno materiale di volo.

All'inizio del settembre forti incursioni nemiche si abbatterono sulle basi di Assab e Massaua, Dessiè, Addis Abeba, Mogadiscio mentre caccia pesanti mitragliavano quotidianamente tutti gli autocarri in transito sulle strade dell'Eritrea, Dancalia, Somalia, Goggiam, Scioa, Amara nell'intento di paralizzare i movimenti su strada con autoveicoli, rallentare l'afflusso dei rifornimenti, causare difficoltà alimentari, distruggere sistematicamente il patrimonio rotabile italiano. A tale attività nemica diretta era da aggiungersi la subdola guerriglia fomentata dagli inglesi in alcune zone turbolente, con attacchi di scità a camion, eccidi di popolazioni fedeli, distruzioni e sabotaggi di opere stradali.

Fu necessario predisporre nuovi campi occulti per salvaguardare il materiale di volo, decentrare i depositi carburante e munizioni anche se tali misure causarono difficoltà di movimento poiché il sedime dei campi prescelti non consolidato provocava impantanamenti, specie durante la stagione delle piogge, che rendevano impraticabili i campi stessi con gravi conseguenze per l'attività di guerra, duro impegno del personale di manovra, dispendio di preziose energie fisiche e materiali. Fu possibile rimediare solo in parte a tale grave disfunzione, concentrando di volta in volta gli aerei assegnati a qualche missione su una base attrezzata alla vigilia dell'azione, per evitare bombardamenti su segnalazioni, rifornirli a tempo di record e dopo la missione decentrarli nuovamente per altre favorevoli occasioni.

Nonostante tali gravi difficoltà, l'aviazione continuava ad attaccare il nemico sulle sue basi e centri militari importanti, sul mare, nelle zone interne. Attacchi venivano portati sui campi di Buna, Wajir, Ghedaref, Aden, Porto Sudan; sugli impianti ferroviari del Sudan; Erkowit, Summit, Haya, Garissa, River Post, Maman, Gadabi, Boma, Atbara, Abiq, El Katulo, Goz Regeb, Uadi Jusuf, El Hgiz, Aroma, Roseires, Golobati, Lodwar, Otrub, Habaswein, Perim, Dukana, Malindi, Ghirghir, Sciusceib, Saraf Said, Khasham el Ghirba, Showah, Menze, Malawiya. Una serie numerosa di obiettivi che vennero raggiunti e colpiti con una notevole menomazione del potenziale bellico nemico in automezzi, carri armati e

autoblindo, apprestamenti difensivi, depositi, impianti ferroviari, aeroplani, navi mercantili e da guerra che stanno a dimostrare la vitalità esplicata dall'aviazione dell'AOI con i pochi, bellicamente modesti e tecnicamente superati velivoli a disposizione.

Alla metà di settembre erano andati perduti altri 47 aerei dell'aviazione dell'Impero, per offese nemiche, distruzioni sui campi e incidenti di vario genere. Fra il personale si contavano 77 aviatori caduti o dispersi e 33 feriti. La RAF aveva perduto nello stesso tempo 56 aerei, abbattuti in combattimento o distrutti al suolo. Ma, nonostante tali risultati, il totale complessivo dell'Aeronautica in AOI si era ulteriormente ridotto, nonostante i reintegri giunti dall'Italia, a 257 aeroplani di ogni tipo rispetto ai 323 disponibili al 10.6.1940. Tale preoccupante situazione indusse il Vicerè Amedeo d'Aosta a richiedere con urgenza l'invio di 100 nuovi aeroplani (60 SM. 79 + 40 CR. 42) entro il 1940.

Lo SM/RA, compiendo uno sforzo organizzativo non indifferente e superando gravi difficoltà di ogni genere, riuscì ad inviare complessivamente in AOI 79 aeroplani (28 SM. 79 e 51 CR. 42) compensando con un maggior afflusso di caccia il minor numero di bombardieri trasferiti in volo dovuto alla perdita delle basi aeree della Cirenaica a seguito dell'occupazione nemica.

La concentrazione di talune importanti basi aeree nel ristretto territorio dell'Eritrea (Massaua, Assab, Gura, Asmara, Barentù, Agordat, Cheren, Tessenei, Ducambia, Zula, Archico, Adi Ugri) indusse la RAF a condurre una serie di incursioni distruttive per eliminare il potenziale aeronautico e le infrastrutture tecniche italiane, provocando in tal modo gravi difficoltà all'aviazione dell'Impero. La possibilità per l'aviazione inglese di operare sul territorio italiano con la certezza di rimanere impunita per la modesta presenza della caccia e la quasi totale inesistenza di artiglierie contraeree, mise l'aviazione britannica nella favorevole situazione di scegliere con cura gli obiettivi da colpire e insistere sino ad ottenere la loro completa distruzione.

Questa situazione di privilegio tattico, e in parte il mancato decentramento degli impianti aeronautici, comportarono gravi distruzioni di preziosi materiali (in un solo giorno andarono distrutte 1.650.000 cartucce per mitragliatrici pari al 20% della intera disponibilità dell'AOI) e poi ancora benzina, materiali di ricambio, macchinari, attrezzature tecniche, aeroplani (37 velivoli distrutti sui campi).

Nel periodo di riordinamento tecnico, il comando aeronautica dell'AOI ritenne opportuno tentare di modificare i criteri d'impiego sino ad allora adottati (come è noto i reparti aerei erano stati suddivisi fra i 3 scacchieri operativi e dipendeva-

no per il loro impiego dal comandante di scacchiere). Il Gen. Pinna cercò di costituire una forza di manovra omogenea per impieghi speciali da usare di volta in volta per ottenere più incisivi risultati, ma la sua proposta cozzò contro il parere nettamente contrario dei comandanti di scacchiere e conseguentemente del Comando Superiore FF.AA. dell'AOI, preoccupati di garantire ai dipendenti reparti dell'Esercito la presenza più o meno simbolica (poiché in taluni casi tale era) di qualche aereo nazionale, fosse anche un asmatico Ca. 133, in volo sulle teste degli ascari o dei dubat.

Doveva trattarsi secondo i comandi dell'Esercito di una «presenza psicologica» anche se tale comparsa era rappresentata da un vecchio trimotore con 190 km orari facile bersaglio del tiro contraereo delle unità terrestri o del veloce passaggio di un «Gladiator».

Lentamente e col passare del tempo, i pochi aerei disponibili vennero abbattuti sistematicamente, e non poteva essere altrimenti, distrutti inesorabilmente al suolo in relazione all'aumentata attività bellica della RAF, contrastata per quanto possibile dall'intervento sporadico dei pochi CR. 32 o CR. 42 disponibili e «travasati» da un settore all'altro.

Tre mesi dopo l'inizio delle ostilità, l'aviazione britannica aveva risalito l'handicap iniziale col riprendere gradualmente la parità numerica, superarla, migliorarla qualitativamente cominciando a conquistare irreversibilmente la superiorità del cielo, preludio all'imminente offensiva generale che l'alto comando per il Medio Oriente stava preparando, dopo aver completato i preparativi per attaccare in Africa settentrionale le truppe italiane attestate in Egitto.

Nel mese di settembre l'offensiva aerea britannica andò gradualmente aumentando d'intensità precisando ben presto i suoi specifici intendimenti:

- 1) distruzione del potenziale aeronautico italiano con attacchi sugli impianti concentrati nella misura dell'80% in Eritrea;
- 2) azioni isolate notturne e diurne sui centri abitati colpiti a caso ma un po' ovunque nel vasto territorio dell'AOI;
- 3) aumentata propaganda sui nativi per indurre le popolazioni etiopiche a ribellarsi agli italiani, a compiere atti di sabotaggio, creando anche con l'intensificato lancio di manifestini, di armi e munizioni, l'atmosfera più favorevole alla causa inglese e negussita;
- 4) incursioni sporadiche sui settori di confine: ridotte, posti fortificati, presidi, punti di controllo per demoralizzare le truppe coloniali non addestrate alla guerra aerea influenzandole negativamente con bombardamenti e mitragliamenti a bassa quota.

Il 15 ottobre moriva, nel corso di una missione nel cielo di

Ras el Aara, il S. Ten. pilota Italo Gherardini, poi decorato di M.O.v.m. alla memoria, il quale, reduce da una precedente missione di bombardamento su un convoglio nemico che aveva ucciso e ferito alcuni membri del suo equipaggio, non aveva esitato a presentarsi nuovamente volontario per ritornare sul nemico. Partito subito dopo con un SM. 79 della 6^a Sqd/44^o Gruppo Aut. BT per bombardare le navi nemiche, veniva attaccato da caccia avversari e, nonostante la strenua difesa dell'equipaggio che abbatté due caccia inglesi, soccombeva con tutti i suoi uomini.

E' stato scritto che l'aviazione italiana reagì nei limiti delle sue possibilità all'offensiva aerea della RAF, ottenendo, nonostante la difficile situazione in cui si trovava, notevoli risultati a volte con l'impiego di pochi aerei come ad esempio l'attacco al campo di Ghedaref portato il 17 ottobre da un solo SM. 79 scortato da 8 fra CR. 32 e CR. 42, che comportò la distruzione di 11 aerei nemici.

La risposta della RAF non si fece attendere con attacchi a Barentù e Javello che comportarono la perdita di 4 CR. 32 e di un Ca. 133.

Il 7 novembre truppe inglesi per un totale di circa 10.000 uomini attaccavano il presidio di Gallabat con l'appoggio della RAF ottenendo con la sorpresa e l'impiego di artiglieria e mezzi corazzati pesanti, un primo successo che costringeva il presidio italiano ad abbandonare la località. Preparato il contrattacco, chiesto ed ottenuto il concorso dell'aviazione, le nostre truppe formate in gran parte da coloniali, sferravano l'attacco sostenute da bombardieri e caccia che spezzonavano e mitragliavano le truppe nemiche costringendole a ritirarsi con gravi perdite in uomini e mezzi.

Complessivamente l'aviazione effettuava 129 interventi con 287 ore di volo, lanciando 4000 kg di bombe e sparando 8500 proiettili di mitragliatrici. La RAF perdeva 7 aerei contro 2 Ca. 133 abbattuti dal tiro di armi della fanteria.

Nell'azione del 7 novembre effettuata con un vecchio e malandato Ca. 133 della 13^a Sqd/26^o Gruppo Bis Aut. BT contro mezzi meccanizzati nemici, il tiro contraereo avversario colpiva l'aereo e feriva a morte il S.M. pilota Leopoldo Moggi che allo stremo delle forze riusciva a portare il Caproni in territorio amico, ad atterrare fortunatamente salvando da sicura morte gli uomini d'equipaggio, alcuni dei quali feriti. Moriva poco dopo per le gravi ferite riportate.

Un mirabile esempio di sacrificio e abnegazione spinti sino all'olocausto. Verrà decorato di M.O.v.m. alla memoria.

Fu necessario controllare anche la situazione interna che in certe zone si era fatta pericolosa nel Goggiam, nell'Amara, nello Scioa e nell'Ermacciò dove bande di ribelli e sciftà vennero attaccate, bombardate e mitragliate dopo che la loro

attività aveva arrecato disturbi e perdite a posti di polizia, popolazioni locali, autocarri in transito che avevano provocato psicosi e allarmismo fra i camionisti italiani.

Intensa fu anche l'attività di ricognizione terrestre svolta anche con trimotori SM. 79 per l'esplorazione lontana, che accertarono i preparativi che stava facendo il nemico al di là delle frontiere del Sudan centro-settentrionale e nel Kenia in particolare, nei settori di Cassala, Gallabat, lago Rodolfo, alto Sudan (Karora) che facevano prevedere imminente un attacco generale contro il territorio dell'Impero.

Le scorte di carburante e lubrificante per le necessità dell'aviazione potevano considerarsi sufficienti, poiché i consumi dei primi 4 mesi di guerra e le distruzioni avvenute in taluni depositi (3500 t) erano state in parte reintegrate con l'arrivo dal Giappone della «Iamayuri Maru» che aveva trasportato fra l'altro 1800 t di benzina avio, 200 t di olio lubrificante e 50 t di olio di ricino in gran parte destinate per l'aviazione, nonché 6000 coperture e camere d'aria, 1500 t fra riso, zucchero ed altro.

Alla vigilia dell'offensiva generale britannica dell'11 gennaio 1941, l'Aeronautica dell'AOI aveva perduto 139 aeroplani, 342 morti e dispersi fra il suo personale.

La situazione del materiale di volo risultava la seguente:

Ca. 133	n. 104	(— 63)
SM. 81	n. 26	(— 33)
SM. 79	n. 40	(+ 16)
CR. 32	n. 22	(— 17)
CR. 42	n. 32	(— 4)
Ro. 37	n. 9	(— 1)
TOTALE	n. 236	

di cui circa il 50% efficienti bellicamente comprendendo in tale cifra anche i velivoli inviati successivamente dall'Italia (SM. 79 e CR. 42).

Vi erano poi una ventina di aerei da trasporto compresi 3 SM. 82 assegnati stabilmente all'AOI per le necessità interne. Il carburante aveva raggiunto le 8000 t.

L'impegno preso dal capo di SM/RA col Viceré d'Etiopia per rafforzare l'Aeronautica dell'Impero, impegno consolidato da una sincera, duratura e reciproca amicizia e da stima pluriennale, iniziò a trovare concreta attuazione un mese dopo l'entrata in guerra dell'Italia, allorché la SIAI consegnò i primi 3 SM. 82 approntati per il trasporto in AOI di caccia smontati, velivoli questi condizionati dopo un febbrile lavoro da parte delle maestranze aziendali coadiuvate mirabilmente dai tecnici militari della DGCA. Si trattava di numerose modifiche fatte ai trimotori per trasportare, suddiviso in 5 sezioni, un CR. 42 completo di motore A. 74, integrato da una coppia di ali inferiori e da un altro motore dello stesso mo-

dello (fusoliera, motore, ali, impennaggi, carrello). Identico lavoro di trasformazione era stato fatto sui trimotori SM. 79 condizionati per il volo Libia-AOI, dotati di due serbatoi supplementari di carburante (l 540) necessari per aumentare l'autonomia e consentire il balzo con un ragionevole margine di sicurezza fra Cufra/Auenat e Asmara-Gondar.

Il 15 giugno 1940 venne effettuato il primo collegamento con l'arrivo ad Asmara del SM. 75 - 601/6 pilotato dal Com.te Pivetti e dal Ten. Col. Klinger con 8 passeggeri, 108 kg di materiali e kg 200 di posta.

Nel mese di agosto veniva assegnata una prima sezione di SM. 82 modificati per soddisfare le esigenze dei collegamenti con l'AOI, al di fuori della prevista operazione «trasporto velivoli AOI» organizzata dallo SM/RA con il comando SAS.

L'arrivo dei primi rinforzi in aeroplani non poteva ovviamente risolvere il grave problema che angustia il comando Aeronautica AOI, problema soprattutto di ordine psicologico basato sull'impressione del reale ed effettivo isolamento in cui si trovavano i territori dell'Impero e che dava inconsapevolmente ai combattenti di quel lontano e sperduto settore di guerra, l'effetto deprimente di sentirsi abbandonati al loro destino e di dover risolvere in forma autonoma ogni problema connesso con lo stato di guerra - piccolo e grande che fosse - dalla necessità di ricevere armi e attrezzature moderne ed efficienti, alla posta che rappresentava l'unico legame che univa gli italiani dell'Etiopia alla madrepatria ed alle famiglie lontane.

Tale sensazione era vera anche se il comandante dell'Aeronautica e lo SM/RA sapevano che l'AOI era in testa nella graduatoria delle enormi preoccupazioni e responsabilità che gravavano sui capi dell'Aeronautica italiana. Si stava facendo il possibile per risolvere una serie di difficoltà di ordine tecnico: approntamento di SM. 82 per bombardare Gibilterra, collegamenti e trasporti in vista dell'attacco di Graziani all'Egitto previsto per settembre, scarsa produzione di SM. 82 la cui importanza non era stata ancora sufficientemente compresa a tutti i livelli dello SM/RA, studi e modifiche per adattare i trimotori al trasporto velivoli con una diversa sistemazione interna, modifiche strutturali nella parte inferiore della fusoliera, problemi sul bilanciamento del carico, approntamento di depositi carburante/lubrificante sui campi di Cufra e Auenat in Libia (kg 63000 benzina avio, kg 44500 benzina etilizzata, kg 15450 olio ricino) e invio di specialisti con piccole scorte di materiali di rispetto, addestramento degli equipaggi, studio della rotta e modalità di collegamenti e assistenza al volo. Altri kg 13700 di benzina vennero inviati successivamente ad Auenat. Ma mentre fervevano tutti que-

sti preparativi alacremenente sollecitati dagli organi responsabili della R.A., nel mese di ottobre si apriva improvvisamente in Albania un nuovo fronte di guerra per l'Italia e la situazione veniva ancor più aggravata dal negativo andamento delle operazioni militari, dalla necessità di sopperire con estrema urgenza all'invio di rinforzi via aerea (la Germania fornì al proposito un gruppo da trasporto forte di 50 Ju. 52). La situazione si aggravò notevolmente nei mesi di novembre e dicembre, allorché ogni trimotore disponibile venne assegnato per «l'Esigenza Albania», cui fece seguito a breve distanza di tempo l'offensiva inglese in Egitto (Operazione Compass) che richiese il massimo impegno dell'Aeronautica per tamponare la drammatica situazione verificatasi in brevissimo tempo con l'annientamento di gran parte delle unità italiane fra la Marmarica, la Cirenaica e la Sirtica. L'Africa orientale venne in parte trascurata!

Ma anche se i combattenti dell'Impero conoscevano in parte o ignoravano tali difficoltà, essi constatavano giorno dietro giorno la situazione d'inferiorità materiale in cui si trovavano e chiedevano a gran voce rinforzi, aiuti, materiali per poter fronteggiare i nuovi carri «Mathilda» da 26 t messi in campo dagli inglesi e contro cui si erano dimostrate inefficienti le vecchie artiglierie, contro i veloci e bene armati caccia «Hurricane» che avevano fatto la loro comparsa anche in AOI surclassando irreversibilmente i CR. 42, contro la supremazia materiale e tecnica inglese che avvertivano e constatavano sul campo di battaglia.

Alla fine del dicembre 1940 erano stati trasferiti in volo in AOI 26 SM. 79 e 24 CR. 42 trasportati con SM. 82 assieme a 15 motori avio mentre gli altri velivoli del SAS avevano trasportato passeggeri, posta, materiali e bagagli, equipaggi al completo, plichi riservati (1739 passeggeri e 346 t di materiali, bagagli, posta, per tutto il periodo della guerra in AOI). Alcuni incidenti a velivoli del SAS si erano verificati sui campi-trampolino della Libia con danneggiamenti di aerei e ferimenti di personale (in un aereo furono feriti e contusi 5 equipaggi al completo), un SM. 82 andò perduto durante il volo verso l'Eritrea e la situazione si aggravò ancora dopo l'occupazione da parte del nemico dei campi di Cufra e Auenat per cui fu necessario trovare e studiare altre soluzioni per il trasferimento in AOI di aerei e personale. Il RG/radiofaro di Bengasi forniva la necessaria assistenza con l'ausilio dei RG. di Gialo e Cufra (servizio Z).

Il comando Aeronautica dell'Impero suggerì allo SM/RA l'invio di caccia Re. 2000, nella convinzione che tale tipo di aereo avrebbe potuto ottenere notevoli risultati nei confronti degli «Hurricane», ma evidentemente il Gen. Pinna ignorava le carenti caratteristiche tecniche e belliche di tale aereo

che la R.A. aveva rifiutato accettandolo in misura irrisoria (una sola Sqd. autonoma) e che era stato destinato esclusivamente per l'esportazione.

Il 18 dicembre si aveva una prima avvisaglia delle intenzioni nemiche allorché 2 brigate sudafricane di recente arrivo nel Kenia al comando del Gen. Richards, con 60 cannoni e 40 carri armati scortate da aerei da caccia della SAAF, attaccavano il posto di El Uasch nel saliente di Dolo bombardandolo con bimotori Ju. 86 e «Wellesley» e penetravano nel territorio italiano della Somalia attestandosi dinanzi a Lugh Ferandi.

La superiorità aerea nemica aveva permesso l'attacco e i risultati che ne erano scaturiti comprovavano che il dominio del cielo era la chiave di volta della vittoria.

Il problema «Aviazione» fu sempre di primaria importanza per Amedeo d'Aosta, il quale da ufficiale generale dell'Arma Azzurra conosceva importanza e possibilità dell'aviazione, soprattutto dopo la positiva constatazione che gli iniziali successi militari italiani erano stati resi possibili dalla presenza massiccia e determinante dell'Aeronautica. Il Viceré d'Etiopia sapeva ugualmente che fra tutte le FF.AA. dell'Impero l'aviazione era l'unica che aveva possibilità di essere rinforzata e potenziata e su questa eventualità accentrò ogni suo sforzo presso lo Stomage a Roma.

Tali interessanti e sollecitudini si acuirono maggiormente dopo la conquista del Somaliland, quando si riteneva ancora possibile una ripresa offensiva anche nei settori di Khartum, Atbara e nel triangolo Ghedaref-Singa-Roseires, alla cui positiva realizzazione era strettamente legato il mantenimento del dominio aereo.

Il 2 settembre in un lungo promemoria diretto a Badoglio, all'epoca Capo di SMG, Amedeo d'Aosta scriveva: «... ho richiesto 100 apparecchi di cui 70 da bombardamento e 30 da caccia; per l'aviazione, di cui vi ho già dato notizie, si sta nuovamente sollevando tale problema, anche se come voi dite si stanno studiando speciali accorgimenti per poter inviare in volo gli aerei da caccia CR. 42» e proseguiva: «... in questo mese le forze nemiche sono notevolmente aumentate oltre che di numero per qualità. Sono entrati in azione aerei Handley Page «Hampden» che hanno velocità di 430 km/h e autonomia di circa 2300 km. Mentre prima potevamo salvarci tenendo gli apparecchi nei campi più interni ed adottando quelli periferici come campi appoggio, oggi tutti i nostri campi, compresi quelli segreti, sono alla mercé del nemico. A queste offese non possiamo sottrarci agevolmente perché i campi sono allagati e gli apparecchi sprofondano nel fango, perciò trattati dalle rimesse bisogna scaglionarli lungo le piste ed il pericolo di perderli diminuisce di poco».

«Se il nemico è libero impunemente di fare tutto quello che vuole, abbassarsi a 10 metri per mitragliare un autocarro isolato o un gruppo di 3 fusti di benzina, è chiaro che la difesa passiva diventa pressoché inutile. Per salvarsi non c'è che la reazione attiva tanto è vero che nei pochi luoghi dove noi abbiamo dei caccia o non vengono o se vengono quasi sempre lasciano qualche penna. Oggi in tutto l'Impero (che è vasto quattro volte l'Italia e dove gli obiettivi da difendere distano a volte migliaia di chilometri gli uni dagli altri) noi abbiamo solo 6 batterie antiaeree (4 antiquate) e 4 batterie da 20 mm e di caccia efficienti ne abbiamo sì e no una trentina. Il nemico che si è accorto e che cresce giorno per giorno in attività e baldanza, scorazza per l'Impero mitragliando e spezzonando e le nostre perdite aumentano con l'inesorabile progresso e la popolazione indigena sgomenta invoca inutilmente protezione; a neutralizzare l'effetto delle bombe vicine non basteranno più le notizie di vittorie lontane. Le conseguenze materiali e morali di tutto ciò sono troppo evidenti perché occorra commentarle. Il passare del tempo conferma sempre più le previsioni sulla complessiva linea di condotta inglese: attendere il progressivo esaurimento delle nostre risorse, affrettandolo con persistenti martellamenti aerei intesi, in primo luogo, ad eliminare la nostra scarsa aviazione, poi a colpire i depositi principali (benzina e munizioni) ed infine attraverso le azioni sulle città principali terrorizzare le popolazioni per prepararle alla rivolta, se nere, per ridurle all'accasciamento, se bianche. Debitato così, il nostro organismo, essi pensano di squassarlo con il propagarsi di una rivolta in grande stile dall'Amara per lo Scioa sino ad Addis Abeba; dopo averci così paralizzato attaccare con le grosse forze che intanto si vanno raccogliendo e organizzando oltre confine. Noi abbiamo forze numerose (siamo sui 350/360 mila uomini) solide e battagliere, l'armamento e munizionamento sono sufficienti; l'equipaggiamento ha attraversato una notevole crisi ma va lentamente migliorando con lo sfruttamento di tutte le risorse locali; i viveri non ci mancano e perciò nel complesso si potrebbe non solo reggere ma reagire. Ritengo mio dovere rinnovare le richieste già fatte di quelle poche cose che ci sono indispensabili e che elenco in ordine d'importanza: gomme, aviazione, carburanti, armi contraeree, armi controcarro».

«Dateci nella misura strettamente necessaria questi mezzi e l'Impero a guerra finita sarà più vasto e più solido; ma se la guerra si protrae e se questi mezzi non ci potranno arrivare, noi con tutti i ripieghi, con tutte le economie e con tutta la nostra volontà non potremo che prolungare la resistenza. E non sempre resistere significa vincere».

Alla drammatica esposizione della situazione in AOI fatta

dal Viceré d'Etiopia, Badoglio rispondeva con lettera del 7.9.40. confermando quanto esposto e annunciando un primo arrivo dal Giappone di un piroscafo con materiali strategici e alimentari per un totale di 8000 t di rifornimenti. Ben diversa era invece la situazione da parte inglese il cui dispositivo militare venne gradualmente potenziato con l'arrivo di nuove unità dall'India, dalla Palestina e dall'Africa del sud e occidentale, unità in gran parte motorizzate e dotate di aliquote di mezzi corazzati pesanti e autoblindo: giunse la 5ª Div. Ftr. anglo-indiana, ad Aden si costituì un corpo di spedizione forte di due brigate e munito di mezzi meccanizzati; dalla Palestina e dall'Irak giunsero le brigate autonome 2ª e 5ª; dal sud Africa giunsero reparti in misura notevole da costituire la 1ª Div. Ftr. che si affiancò nel Kenia e nel Sudan alle preesistenti divisioni 11ª e 12ª. Vennero inoltre costituiti enormi depositi di materiali di ogni genere tali comunque da garantire una autonomia di guerra non inferiore ai 10 mesi, affluirono migliaia di automezzi dalla lunga strada di Capo di Buona Speranza e dall'Oceano Indiano con ben 54 convogli navali che transitarono nel Mar Rosso. Il contingente britannico dell'East Africa salì come effettivi a 260.000 uomini nel dicembre 1940, la cui capacità bellica in armi ed equipaggiamenti poteva considerarsi notevolmente superiore allo scarso armamento di antiquate caratteristiche del più numeroso contingente italiano.

Si rafforzò anche la RAF con l'immissione nello scacchiere dell'Africa orientale di altri 6 squadroni fra bombardieri e caccia: 47º e 14º su "Wellesley", 18º su "Blenheim"; l'8º Sqdn. ricevette i più potenti "Wellington" e dall'Egitto giunsero caccia degli Sqdns. 33º e 112º che vennero rinforzati da due Sqdns. rodesiani e sudafricani dell'A.T.C. dotati di Gloster "Gladiator". Infine dopo la parte iniziale della vittoriosa campagna contro l'armata italiana in Marmarica, giunse ai primi di gennaio 1941 nel Sudan anche l'agguerrita 4ª Div. Ftr. anglo-indiana e lo schieramento venne giudicato pronto a muovere.

Al comando delle truppe venne designato il Gen. Cunningham (East Africa) delegato da Wavell per le operazioni contro l'AOI, che effettuò alcune prove generali per saggiare il dispositivo italiano attaccando il 6 novembre i presidi di Gallabat e Metemma con la 10ª brigata del Gen. Slim rinforzata da battaglioni sudanesi, bande irregolari e abissine, mezzi corazzati e notevole partecipazione di aerei da bombardamento, cooperazione e caccia. Gli attacchi vennero respinti col concorso dell'aviazione, fra cui il reparto speciale d'intervento rapido di SM. 79 approntato dal Gen. Pinna sul campo di Addis Abeba.

Contemporaneamente alla messa a punto del dispositivo mi-

litare, gli inglesi intensificavano la propaganda antitaliana in Abissinia, lanciavano col paracadute capi ribelli e informatori, armi e munizioni, radio ed esplosivi per sabotaggi, istruzioni per i guerriglieri per approntare piste d'atterraggio, segnalare movimenti di aerei italiani, indicare con segnalazioni le posizioni dei campi occulti.

Ci fu una recrudescenza di atti ostili, attacchi isolati ad auto-mezzi, sabotaggi, un aumento delle diserzioni fra i nativi arruolati di recente intimoriti da possibili rappresaglie, minacce alla comunità italiana, problemi economici per pagamenti in derrate poichè vennero rifiutate le banconote italiane ed erano introvabili i talleri di Maria Teresa.

In dicembre l'attività inglese ormai a buon punto, venne volutamente rallentata per un duplice motivo: permettere al comando del Cairo di effettuare senza ulteriori preoccupazioni l'operazione « Compass », dare l'impressione agli italiani che non vi sarebbero state minacce ai confini dell'Impero. Nello stesso periodo in Italia venne sostituito il Capo di SMG Badoglio.

Nella prima decade di gennaio 1941, si notò un forte ed improvviso risveglio. La certezza della vittoria militare in Libia e il contraccolpo morale inferto negativamente agli italiani dell'Etiopia, furono i segni premonitori dell'imminenza dell'attacco inglese. Nel nord il Gen. Platt assunse il comando delle operazioni nel settore del Sudan e da Londra giunse il benestare per iniziare l'attacco all'AOI.

Tutti questi preoccupanti sintomi indussero nuovamente Amedeo d'Aosta a inviare un aggiornato rapporto sulla situazione al Capo del Governo e Mussolini rispose il 20 dicembre personalmente al Vicerè d'Etiopia: « ... concordando su quanto esposto e precisando l'ampiezza degli scacchieri di guerra dell'Italia e le ingenti forze nemiche che essa impegnava nel Mediterraneo, assicurando inoltre l'arrivo di numerose forze aeree tedesche in Italia e Libia che avrebbero permesso, unitamente alla R.A., di impedire alla RAF di inviare ulteriormente rinforzi in Africa orientale ». La risposta del Duce terminava in tal modo: « Ho la più assoluta convinzione che tutti i soldati dell'AOI, seguendo l'esempio del Vicerè d'Etiopia, avrebbero tenuto duro sino all'ultimo ».

La risposta significava in modo definitivo che le truppe dell'AOI avrebbero dovuto contare esclusivamente sulle loro forze e non potevano attendersi altri aiuti.

Nel mese di dicembre, vista ormai l'irreversibilità della situazione militare e la speranza di un prossimo capovolgimento della situazione in atto, il Comando Superiore FF.AA. dell'AOI procedette ad una definitiva sistemazione dei comandi e degli scacchieri operativi, modificando alcune situazioni locali, assegnando talune competenze, creando una riserva

d'intervento di 20 battaglioni nazionali nella zona di Addis Abeba, predisponendo inoltre un nuovo piano difensivo che teneva obiettivamente conto della nuova situazione e basato sui seguenti presupposti: « Tentare di salvare se non tutto l'Impero dell'AOI, almeno le parti essenziali di esso, quelle cioè più difendibili e che meglio si adattavano per conformazione orografica e risorse alla difesa ad oltranza, rinunciando ad impiegare mezzi e risorse se non nella misura strettamente necessaria a ritardare l'avanzata nemica, a comportarsi con la dignità che l'etica militare impone, a salvaguardare per quanto possibile, la vita e i beni degli italiani nelle zone da evacuare, anche, se necessario, con accordi umanitari col nemico ».

Le disposizioni prese vennero portate a conoscenza dei comandanti di scacchiere, della Marina e dell'Aeronautica e notificate il 30 dicembre per l'approvazione allo SMG/Comando Supremo, che in data 24.12.1940 le aveva preavvisate con una memoria. Questo era il documento originale emanato per la difesa ad oltranza dell'Impero.

« Direttive segrete » SMG/24.12.1940:

A.O.I. Situazione Generale

- a) progressiva diminuzione del nostro potenziale bellico;
- b) rapido aumento forze nemiche soprattutto in mezzi tecnici.

Schieramento nemico

Forza valutabile 310/330.000 uomini così ripartiti:

Mombasa/Lago Rodolfo - 100.000 uomini per attacco scacchiere « Giuba » e scacchiere Sud.

Nilo/Lago Rodolfo circa 75.000 uomini con fuoriusciti etiopici.

Nilo/Porto Sudan - massa valutabile 100/110.000 uomini - per attacco scacchiere Nord.

Aden - truppe per circa 10/20.000 uomini.

Intenzioni avversarie

- 1) attacco a fondo dal Nilo a Porto Sudan (direttrice Gallabat-Gondar o Om Agger-Monte Maman)
- 2) attacco a fondo contro Eritrea (direttrice Tessenei-Monte Maman-Agordat)
- 3) attacco a fondo contro scacchiere sud (azione diversiva El Uach-Bardera-Lugh Ferrandi) direttrice principale: Chisimaio-Mogadiscio
- 4) attacco Somaliland/Gibuti mediante sbarco con provenienza da Aden.

Nostre possibilità

- a) nostra superiorità numerica rispetto alle forze nemiche

non determinante causa difficoltà interne per controllo territori in agitazione e attività ribelli;

b) perdita iniziativa e possibilità per l'avversario di far massa su un qualsiasi punto debole nostro schieramento, impiegando mezzi motorizzati e corazzati, artiglieria e aerei;

c) superiorità tecnica del nemico e relative possibilità d'azione;

d) grande importanza per morale truppe indigene valorose e irruenti ma facile preda sgomento in situazioni difficili e terrorizzate attacchi aerei. Molti elementi di recente arruolamento risultano non sicuri.

Provvedimenti presi

Potenziamento scacchiere nord su cui avverrà probabilmente l'attacco principale nemico.

Direttive future

a) massima fiducia nelle nostre possibilità di reagire agli attacchi dell'avversario;

b) costituzione di ridotti difensivi nei vari territori dell'Impero in cui resistere sino alle massime possibilità (resistenza ad oltranza) largo uso di interruzioni stradali, sbarramenti, distruzioni opere importanti;

c) rinforzare i ridotti successivi con le truppe e i mezzi dei ridotti attaccati ed evacuati, predisponendo linee esterne, capisaldi fortificati;

d) Aviazione agirà con impiego accentrato secondo gli ordini che il Gen. Pinna riceverà dal Viceré. Massimo decentramento del materiale di volo per risparmiarlo dalla offesa nemica. I comandanti di scacchiere continueranno ad impiegare la *rispettiva aviazione* con le norme attuali, sia per non dovere agglomerare i mezzi su pochi campi. Ciò non toglie che di volta in volta si possa far massa a favore di questo o di quell'altro scacchiere. Per la Marina vigono disposizioni particolari;

e) costituzione ridotto centrale sui capisaldi avanzati di Dessiè-Debra Tabor-Berhan-Ficché-Ambò-Poggiò e sui capisaldi arretrati di Sendafà-Suluta-Olettà-Sabatà-Acachi-Ciaffedenza. Ridotto estremo costituito dall'attuale cinta di sicurezza di Addis Abeba.

Queste direttive segrete sono riservate ai comandanti di scacchiere, della R.M. e R.A. « Proibito darne comunicazione anche solo parziale a qualsiasi ufficiale o ente dipendente ». La direttiva dello SMG del 24.12.1940 poi elaborata con talune modifiche marginali dal Comando Superiore FF.AA. dell'AOI, rappresentava nella sua essenza l'aspetto più rinunciatario della situazione, poichè escludeva a priori ogni ulteriore possibilità e capacità di reazione lasciando agli inglesi la più completa libertà d'iniziativa, quasi a dimostrare

l'ineluttabile rassegnazione a chiudersi in difensiva, in una fatalistica e mortificante attesa dell'attacco nemico ormai accettato e scontato ad alto livello.

Per 6 mesi si erano perdute favorevoli occasioni per attaccare il nemico approfittando delle sue difficoltà e sfruttando la schiacciante superiorità numerica e materiale che le FF.AA. dell'AOI possedevano nel giugno 1940.

L'inerzia e la mancanza di iniziative offensive dallo Starnage lavorarono indirettamente a favorire la ripresa della capacità d'azione del nemico, logorando al contempo risorse, energie morali e volitive, ulteriori capacità reattive soffocate e disattese nell'attesa del previsto attacco inglese.

Ma al di fuori di tali logiche considerazioni, venne a mancare ancora una volta la volontà di fare qualcosa di originale e di diverso al di là degli schemi tradizionali e superati degli alti comandi italiani: non venne fatto in realtà alcun serio tentativo per ostacolare la presumibile marcia del nemico, non vennero operate distruzioni di sorta, non venne eliminata alcuna risorsa alimentare o materiale per creare difficoltà agli inglesi, non vennero preparati reparti speciali composti di nazionali e coloniali per iniziare nel vasto ed idoneo territorio dell'impero operazioni di guerriglia, alla stregua di quanto per anni fecero gli abissini, gli stessi boeri contro gli inglesi nel Transvaal, colpendo efficacemente il dispositivo nemico con gli stessi sistemi usati dagli inglesi contro di noi con la « Missione speciale 111 » del Col. Sandford, che aveva organizzato, armato e lanciato contro gli italiani predoni sciftà e fuoriusciti negussiti, ripagando con uguale moneta gli inglesi, contribuendo, sia pure indirettamente, a impegnare truppe e mezzi che inevitabilmente sarebbero stati utilizzati più tardi contro l'Asse sui campi di battaglia di Libia ed Egitto.

Secondo notizie riportate in un rapporto del Gen. Cunningham, le truppe britanniche vissero per circa un anno dopo la totale occupazione dell'AOI, utilizzando esclusivamente i rifornimenti italiani: viveri, carburante, vestiario, automezzi, armi e munizioni, attrezzature e materiali di ogni genere.

RIEPILOGO ATTIVITÀ

(Periodo 10.6 1940/10.1.1941)

Bombardamento (Ricognizione marittima)

missioni eseguite	1416
ore di volo effettuate	3700
velivoli impiegati	1900
quantità di esplosivo lanciata (kg)	340.000
velivoli nemici abbattuti	16 + 1

velivoli perduti in azione	39
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	45

Personale deceduto

Ufficiali	21
Sottufficiali	16
Graduati specialisti	227
feriti	107

Caccia/Assalto

missioni eseguite	1650
ore di volo effettuate	3200
velivoli impiegati	1600
quantità di esplosivo lanciata (kg)	—
proiettili sparati	240.000
velivoli nemici abbattuti	76
velivoli perduti in azione	29
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	11

Personale deceduto

Ufficiali	6
Sottufficiali	16
feriti	47

Osservazione aerea

missioni eseguite	84
ore di volo effettuate	920
velivoli impiegati	460
quantità di esplosivo lanciata (kg.)	12600
proiettili sparati	84000
velivoli nemici abbattuti	2
velivoli perduti in azione	2
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	4

Personale deceduto

Ufficiali	1
Sottufficiali	2
feriti	2

Aerotrasporti (S.A.S.)

Missioni eseguite *	130 + 360
ore di volo effettuate	3580

* Missioni dall'Italia e in AOI

velivoli impiegati	640
km percorsi	340.000
materiale trasportato (kg)	227.000
posta/bagagli trasportati (kg)	64000
passengeri trasportati	2300
velivoli nemici abbattuti	—
velivoli perduti in azione	4
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	7

Personale deceduto

Ufficiali	4
Sottufficiali	7
Graduati specialisti	18
feriti	12

Velivoli nemici abbattuti dalla D.I.C.A.T

bombardieri	—
aerosiluranti	—
caccia	—
ricognitori	—
aerei diversi	totale 65

RIEPILOGO

Ore di volo eseguite	11400
missioni eseguite	3640
velivoli impiegati	4600
velivoli nemici abbattuti	220
(di cui 60 distrutti al suolo)	
velivoli perduti in azione	74
velivoli radiati per incidenti (o distrutti al suolo)	67
Totale	141

Personale deceduto

Ufficiali	32
Sottufficiali	41
Graduati specialisti	245
Governo	24
Totale	342
Feriti	168

Capitolo Quarto

Fonti consultate — Documentazione ufficiale:

US/SMA — 1940

Diari storici G.U.A.

US/SME

Comando Supremo/Diario storico

Atti SM/RE 1940

Documenti G.S.A.

IT.6.9.21.874.879.881.1130.1136.1139.1140.1152.1153.1165.1178.1179.1180.1184.

Service Historique Militaire Française

Le Comand de l'Armée de l'Air 1940

Bundes Militararchiv

OKL/Stab-Westen Angriff 1940

OKW/Stab-Ubung «Sichelschnitt» und «Rot»

OKL/Stab-«Adler Angriff» 1940/41

A.C.S.

SM/RA-Gabinetto

Anno 1940 — B.50.51.52.53.54.55.56.63.64.65.76.77.79.90.127.129.155.178.184.191.192.193.194.195.
196.197.198.199.200.201.

Comando Supremo

Anno 1940 — B.1.2.3.4.5.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.16.17.

Servizio Informazioni Militari

Anno 1940 — B.1.2.3.4.5.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.16. (S.I.M. — S.I.S. — S.I.A.)

Segreteria Particolare Duce

Anno 1940 — B.1.2.3.4.5.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.16.17.

Aiutante di Campo SM. Vitt. Eman. III

Anno 1940 — B.74.75.76.77.78.79.80.81.24/S.32/S.34/S.

Ministero della Marina

SM/RM-Gabinetto

Anno 1940 — B.119.213.245.333

Bibliografia

N. Arena: «Parà — Storia e battaglie», Ed. FPE — Milano

N. Arena: «Folgore», Ed. CEN — Roma

N. Arena: «Aquile senza ali», Ed. Mursia — Milano

M. Gabriele: «Operazione C. 3 — Malta», US/MM — Roma

G. Fioravanzo: «Le azioni navali nel Mediterraneo 1940», US/MM — Roma

G. Fioravanzo: «La difesa del traffico con l'A.S. 1940», US/MM — Roma

G. Fioravanzo: «Organizzazione Marina durante il conflitto», US/MM — Roma

P.F. Lupinacci: «La difesa del traffico con l'Albania 1940», US/MM — Roma

A. Cocchia: «*La guerra nel Mediterraneo*», US/MM — Roma
 Autori vari: «*Dati statistici*», US/MM — Roma
 Autori vari: «*Navi militari perdute*», US/MM — Roma
 P. F. Lupinacci: «*Le operazioni in A.O.I.*», US/MM — Roma
 E. Lucas/G. De Vecchi: «*Storia unità combattenti MVSN*», Ed. Volpe — Roma
 B. Benvenuti: «*I carri armati del R.E.*», Ed. Bizzarri — Roma
 S. Visconti Prasca: «*Io ho aggredito la Grecia*», Ed. Rizzoli — Roma
 G. Zanussi: «*Guerra e catastrofe d'Italia*», Ed. Corso — Roma
 S.O. Playfair: «*The Mediterranean and Middle East 1940*», H.M.S.O. — London
 Autori vari: «*La guerra italiana anno XIX*», Min. Guerra — Roma
 U. Leone: «*La guerra in A.O.I.*», US/SME — Roma
 Autori vari: «*La 1ª offensiva britannica in A.S.*», US/SME — Roma
 E. Canevari: «*La guerra italiana*», Ed. Tosi — Roma
 Autori vari: «*Il Servizio Informazioni militari italiano*», US/SME — Roma
 R. Bernotti: «*Storia della guerra nel Mediterraneo*», Ed. Bianco — Roma
 N. Arena: «*Assalto dal cielo*», Ed. Mursia — Milano
 N. Arena: «*Storia della Marina Italiana*», Ed. CEN — Roma
 N. Arena: «*Il Radar — La guerra sui mari*», Ed. STEM — Modena
 C. Ricci: «*La romantica squadriglia*», Ed. Cielo — Roma
 C. Ricci: «*Vita di pilota*», Ed. Mursia — Milano
 C. Amé: «*Guerra segreta in Italia*», Ed. Casini — Roma
 P. Badoglio: «*L'Italia nella 2ª G.M.*», Ed. Mondadori — Milano
 G. Ciano: «*Diario*», Ed. Cappelli — Bologna
 R. Belot: «*La guerra aeronavale nel Mediterraneo*», Payot — Paris
 W. Gorlitz: «*Der zweite Weltkrieg*», Steingrube — Stutt
 Autori vari: «*La battaglia delle Alpi occidentali*», US/SME — Roma
 P. Paquier: «*Les Forces aeriennes francaises*», Berger — Paris
 A. Tosti: «*Storia della 2ª G.M.*», Ed. Rizzoli — Milano
 M. Viana: «*La Monarchia e il fascismo*», Ed. Marviana — Roma
 F. Pagliano: «*Storia di 10.000 aeroplani*», Ed. Europee — Milano
 F. Pricolo: «*Ignavia contro eroismo*», Ed. Ruffolo — Roma
 G. D'Avanzo: «*Ali e poltrone*», Ed. Ciarrapico — Roma
 F. Bandini: «*Gli italiani in Africa*», Ed. Longanesi — Milano
 S. Licheri: «*L'Arma aerea italiana nella 2ª G.M.*», Ed. Mursia — Milano
 G.W. Feuchter: «*La guerra aerea*», Ed. Sansoni — Firenze
 F. Pricolo: «*La R.A. nella 2ª G.M.*», Ed. Longanesi — Milano
 L. Ceva: «*La condotta italiana della guerra*», Ed. Feltrinelli — Milano
 I.V. Hogg: «*I cannoni 1939/45*», Ed. Albertelli — Parma
 N. Pignato: «*Corazzati 1939/45*», Ed. Albertelli — Parma
 N. Pignato: «*Artiglierie e automezzi R.E. 2ª G.M.*», Ed. Albertelli — Parma
 G. Benussi: «*Veicoli speciali R.E. 2ª G.M.*», Ed. Intergest — Milano
 G. Pesce: «*Il valzer del 102º Gruppo*», US/SMA — Roma
 G. Angelini-F.M. Ragnisco-A. Trotta: «*Il soccorso Aereo dell'A.M.*», US/SMA — Roma
 A. Borgiotti-C. Gori: «*Gli Stukas della R.A. 1940/45*», Stem — Modena
 M. Quilici: «*Quarantanni di aviazione civile 1931/1971*», Ed. Caproni — Roma
 G. Garelo: «*Regia Aeronautica e Armée de l'Air 1940/43*», Ed. Bizzarri — Roma

Fotografie



Amedeo di Savoia-Aosta Gen. di S.A. nominato Vicerè di Etiopia a colloquio col Gen. Giuseppe Valle Capo di S.M. della R. Aeronautica e Sottosegretario di Stato per la R.A. sino al 10.11.1939.

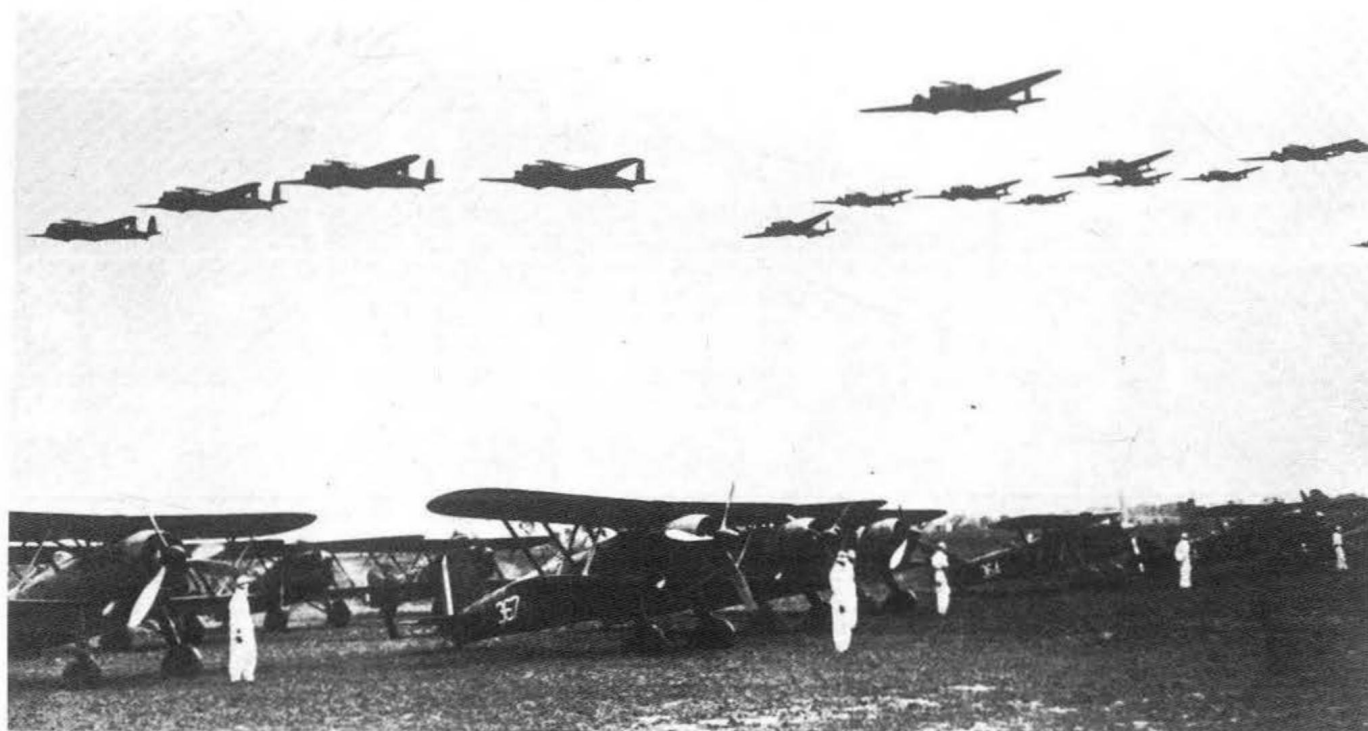
Aprile 1939 - Grottaglie - Il 1° Rgt. Granatieri di Sardegna viene avio-trasportato per occupare l'Albania. L'operazione realizzata con plurimotori militari e civili venne affidata al comandante la 2ª Squadra Aerea Gen. Francesco Pricolo.





Il Gen. S.A. Francesco Pricolo nominato da Mussolini Capo di S.M. della R.A. dal novembre 1939 a colloquio col Gen. Eraldo Ilari comandante della IV Z.A.T. avente sede a Bari.

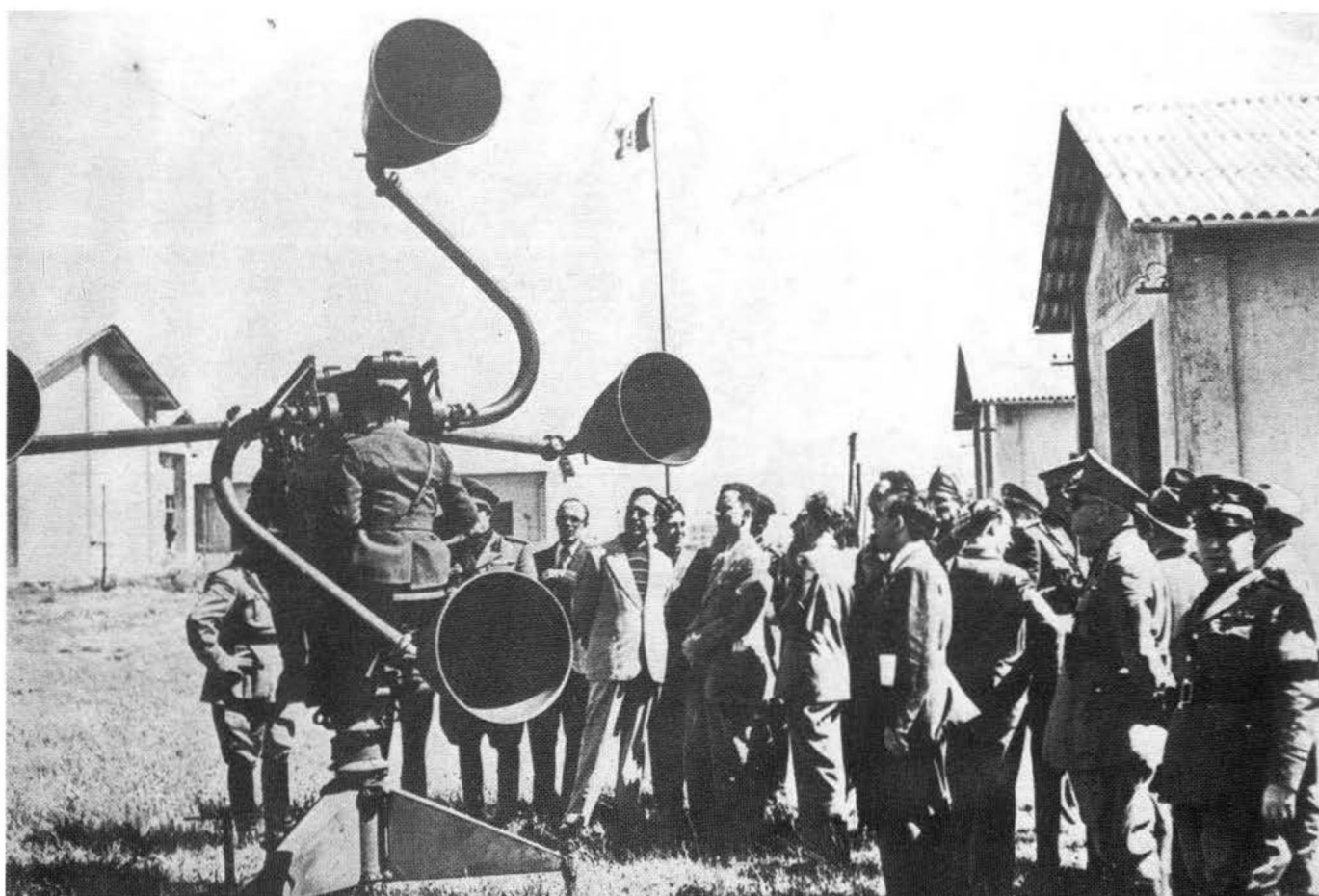
L'aviazione italiana si prepara alla guerra - bimotori Fiat BR.20 del 43° Stormo BT sorvolano uno schieramento di caccia CR 32/42 del 53° Stormo CT (151° Gruppo) sull'aeroporto di Cameri.





Caccia CR.32 del 150° Gruppo CT. 53° Stormo schierati per una cerimonia. Questo biplano in servizio sin dal 1933 e superato sotto ogni punto di vista equipaggiava ancora nel 1940 numerosi reparti della R.A.

La protezione del territorio nazionale affidata alla DICAT risultava nel 1940 molto carente per armamento, organizzazione, apparecchiature tecniche. Un aerofono tipo Galilei della MACA di moderne concezioni.

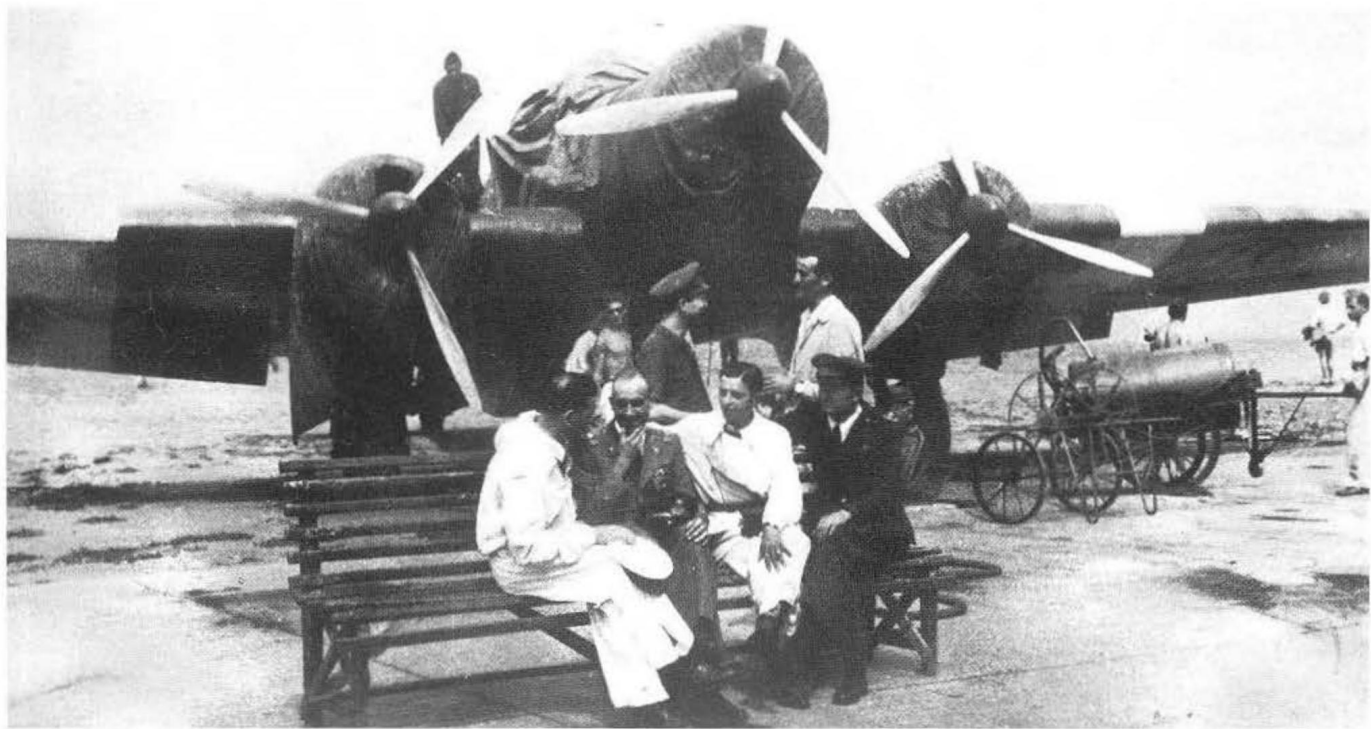




Un cannone c.a. da 76/40 in dotazione alla MACA che con 18 Legioni dislocate sul territorio nazionale aveva la responsabilità della difesa aerea contro attacchi dal cielo.

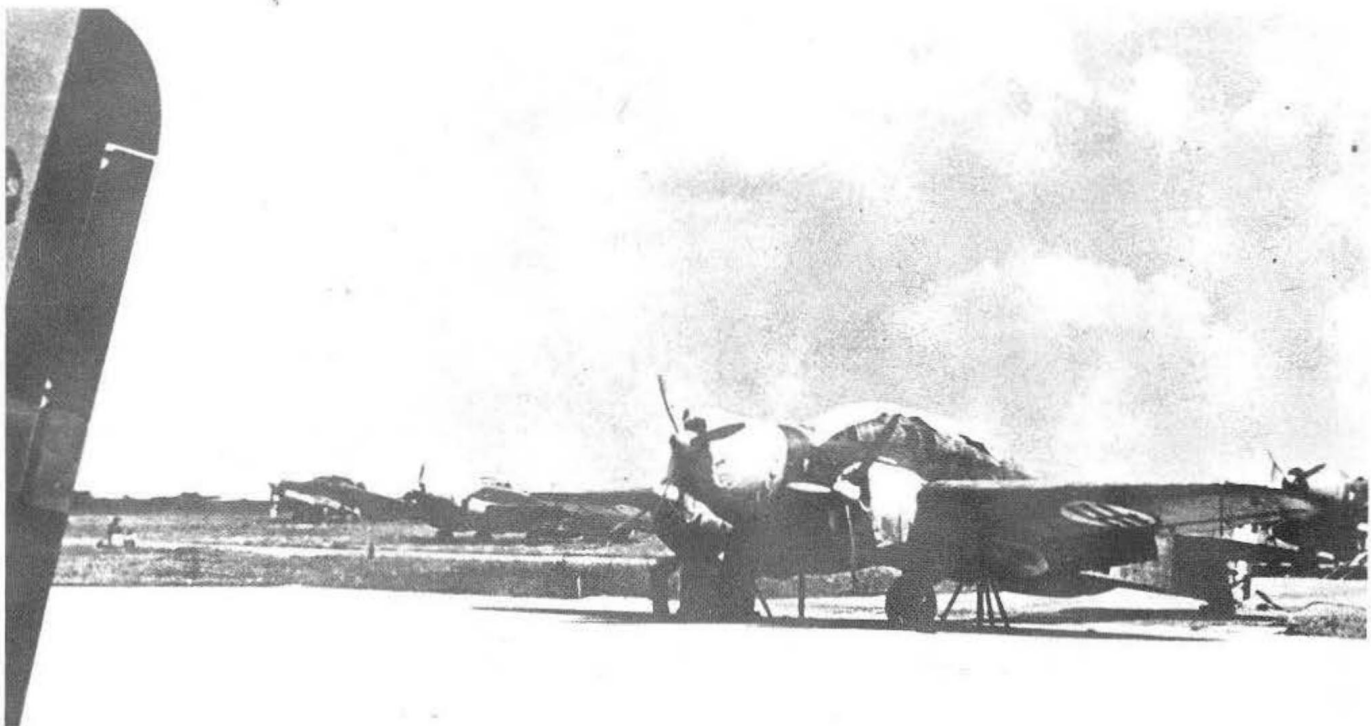
Gen. S.A. Giuseppe Santoro - Sottocapo di SM della Regia Aeronautica dal 1° dicembre 1939 al 13.9.1943. Il Gen. Santoro ricoprì l'importante carica con dedizione, sensibilità, intelligenza ed alta capacità professionale.





Piloti della Scuola di Volo senza visibilità (S.V.S.V.). Questa speciale sezione addestrativa voluta dal Gen. Valle venne sollecitamente ripristinata dopo la sua soppressione avvenuta nel 1939 per completare la preparazione professionale dei piloti.

Bombardieri SM.79 assegnati alle scuole militari di specialità per il bombardamento Terrestre di Malpensa, Grottaglie, Foligno (poi sostituita da Aviano). Il materiale di volo comprendeva SM.81, BR.20, Ca.135 Bis ed altri velivoli addestrativi.





Addestramento di tiro in mare su pontone galleggiante. Tale aspetto del bombardamento venne erroneamente sopravvalutato nell'anteguerra allorchè si ritennero idonee a produrre effetti distruttivi sulle grandi navi di linea bombe da 50/100 Kg.

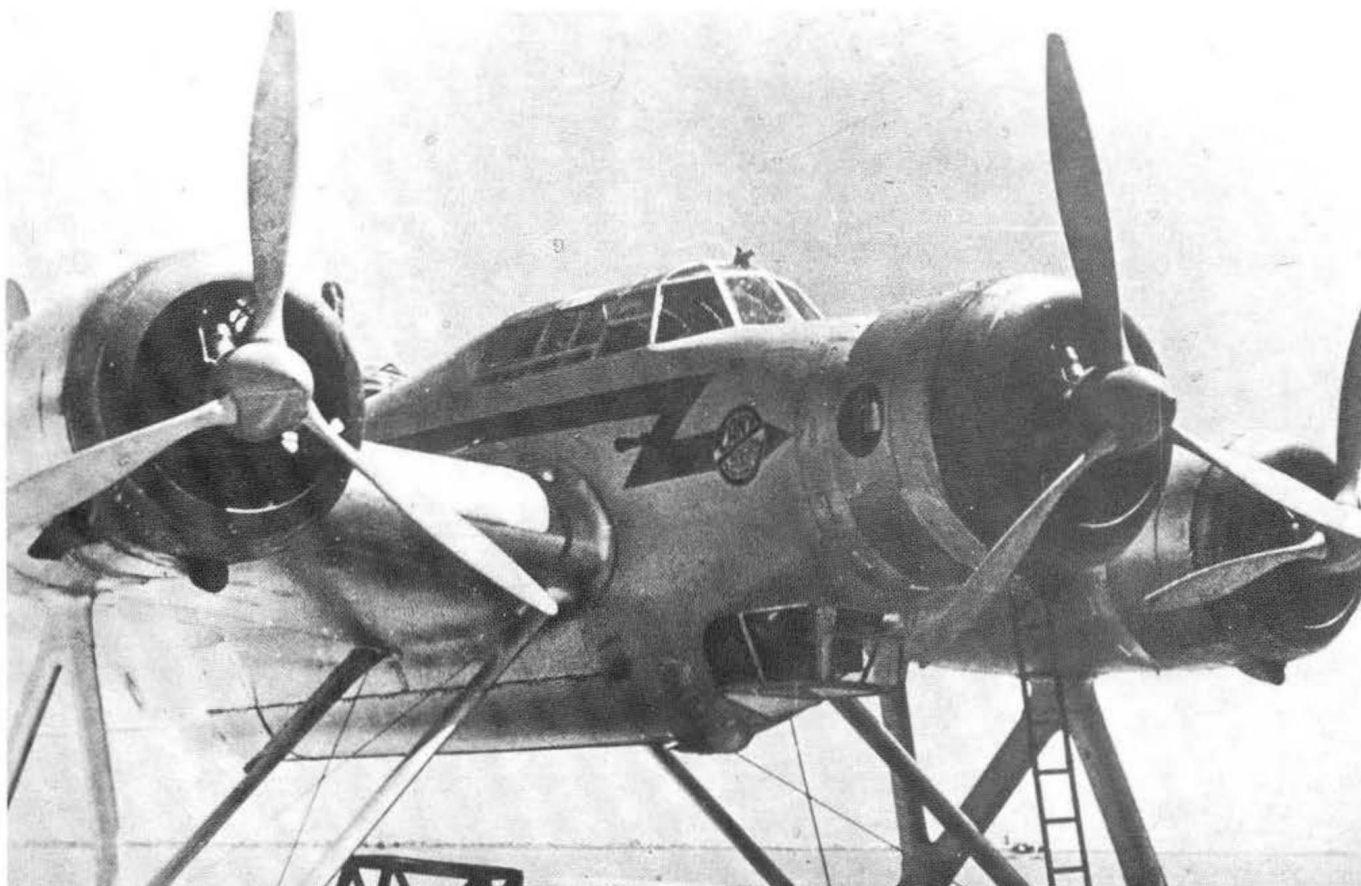
Gen. S.A. Aldo Urbani - Capo di Gabinetto del Ministro per l'Aeronautica sino al 31.12.1941. Svolse un delicato ed importante compito curando i rapporti fra l'organismo militare e la parte politica.



Il Gen. B.A. Simon Pietro Mattei - Capo del 1° Reparto Operazioni dello SM/RA. Questo importante settore si occupava specificamente delle operazioni, dei piani di guerra aerea, del SIA e relativo servizio fotografico in funzione strategica.



Un idro Cant.506/B della Scuola di Ricognizione Marittima di Orbetello (già Taranto). La scuola operava secondo lo schema addestrativo del NADAM (Nucleo Addestramento Volo Alto Mare) istituita per la preparazione degli equipaggi atlantici.





Bersaglio a croce sul poligono di bombardamento di Ispica per bombardieri in quota. Fumate di segnalazione per indicare la direzione del vento. Le dottrine, i mezzi didattici, gli apparati di puntamento, gli ordigni in uso non furono all'altezza dei tempi.

Col. Antonino Serra Capo dell'Ufficio Aerosiluranti dello SM/RA. Questa specialità da molti anni latente e negletta, venne sviluppata e organizzata, potenziata e portata alla soglia dell'impiego operativo per volere del Gen. Francesco Pricolo nuovo Capo di SM/RA.





Il 1° Nucleo Addestramento Aerosiluranti (N.A.S.) venne costituito a Gorizia nell'ottobre 1940 ed affidato al Ten. Col. Carlo Unia che lo resse con esemplare capacità e perizia. In novembre venne costituito il 2° N.A.S. di Capodichino e la 278ª Sqd. Aut. AS.

Il Magg. G. Di Luise che resse sin dal 1941 il 3° N.A.S. di Pisa/S. Giusto. La specialità Aerosiluranti ebbe negli anni successivi al 1940 un grande sviluppo in reparti e personale. Sul carrello è issato un siluro da addestramento a bande bianco/rosse.





Il Gen. D.A. Tullio Toccolini che nel 1940 rivestiva l'incarico di Direttore Generale per il Personale Militare della R.A. con oltre 105.000 unità in servizio nel giugno 1940. I piloti erano 5.500 disponibili per missioni di guerra; altri 900 erano di riserva.

Il Gen. D.A. Mario Infante comandante la 3ª ZAT (Toscana - Lazio - Umbria). Nel 1940 la R.A. si articolava su 4 ZAT, 5 Squadre Aeree, 7 comandi di Aviazione con 23 Stormi da BT, 2 da BM, 1 Gruppo Aut. BaT, 1 Stormo Assalto, 1 Stormo combattimento, 6 stormi e 8 gruppi CT, Sqd. Autonoma CM.



Il Gen. D.A. Augusto Bonola comandante l'Accademia Aeronautica di Caserta dal febbraio 1940 al 31.3.1943. Vice comandante fu il Gen. B.A. Gino Sozzani poi Sottocapo del comando Aeronautica per l'Albania. Nel 1940 erano in Accademia i corsi "Sparviero", "Turbine" e "Urano".

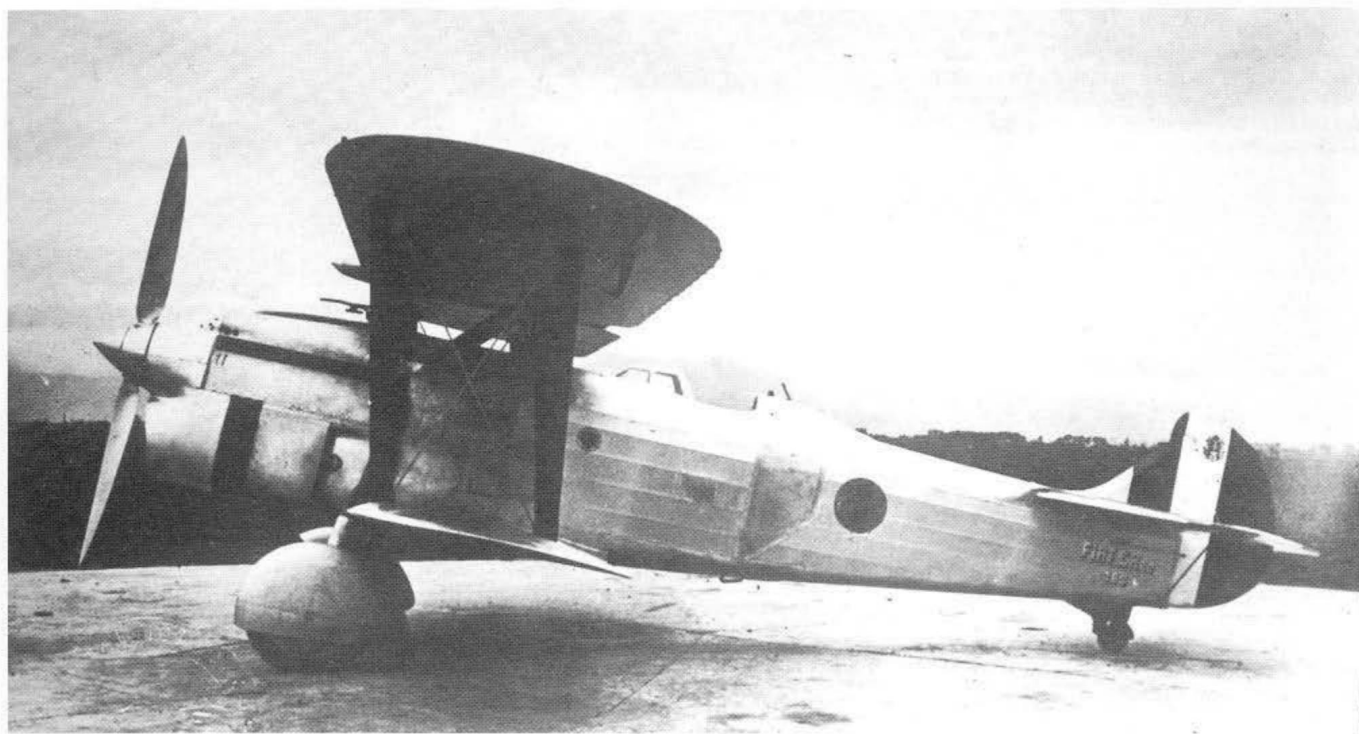




Sfilamento in parata degli accademisti della R.A. Nel 1940 vennero ammessi a Caserta gli allievi del corso "Vulcano" con 247 prescelti sui 665 selezionati ed idonei psicofisicamente. Oltre 1000 allievi dei 3 anni accademici erano in preparazione.

Piloti della specialità Caccia in addestramento presso una scuola si portano in linea per la quotidiana attività di volo. Nel 1940 erano in attività le scuole Caccia di Aviano, Foggia, Castiglione del Lago e successivamente di Rimini.





Il biplano biposto Fiat CR.30 usato nella fase addestrativa delle Scuole di Caccia (1° periodo). Volava a 350 km/h e consentiva una vasta gamma di figure acrobatiche per l'addestramento basilico dei piloti da caccia. L'acrobazia era molto in auge nell'aviazione italiana.

Il biplano mono/biposto IMAM-Ro.41 su cui si addestrarono migliaia di piloti italiani. Volava a 340 Km/h e veniva usato per la preparazione di base e avanzata dei cacciatori che lo ritrovavano poi in reparto di linea per l'addestramento operativo. (Scuola di Foligno).



Il Fiat G.50/B (biposto) fu il primo dei monoplani a carrello rientrabile e motore radiale della R.A. ad essere trasformato in trainer. Venne seguito nel 1943 dal Fiat CR.42/B. Non fu invece possibile estrapolare una versione biposto dal MC.200 (Scuola di Castiglione).



Il vecchio CR.32 glorioso protagonista dei duelli aerei nei cieli della Spagna trovava ancora valida utilizzazione nella guerra 1940/43 nelle scuole da caccia come velivolo pre-operativo. Molto apprezzato per la sua manovrabilità nella preparazione acrobatica (Scuola di Foggia).





Una vecchia fusoliera di Fiat CR.20 assicurata con funi usata come piattaforma di tiro con armi sincronizzate su parapalle di calcestruzzo. Questa specifica fase di preparazione bellica non ebbe sufficiente sviluppo ed adeguati sussidi didattici moderni.

Cerimonia del giuramento del corso "Sparviero" che stava ultimando nel 1940 la sua permanenza a Caserta con oltre 200 allievi idonei al conseguimento della promozione a Sottotenente in SPE. Fra poco i giovani ufficiali raggiungeranno i reparti in guerra.





Istruzioni pratiche di volo per gli allievi piloti dell'Accademia Aeronautica. Nel 1940 erano in funzione 12 scuole di pilotaggio di 1° periodo con una ricettività complessiva di 2400 allievi. Le scuole di 2° periodo (Specialità) erano 7 con 840 piloti.

Un ufficiale pilota istruttore inizia gli allievi alla conoscenza di un Ro.41. Per l'addestramento al pilotaggio erano disponibili, nel 1940, 564 velivoli di ogni tipo per le scuole di 1° periodo e 140 addestratori per la scuola di volo di Capua (Accademia).

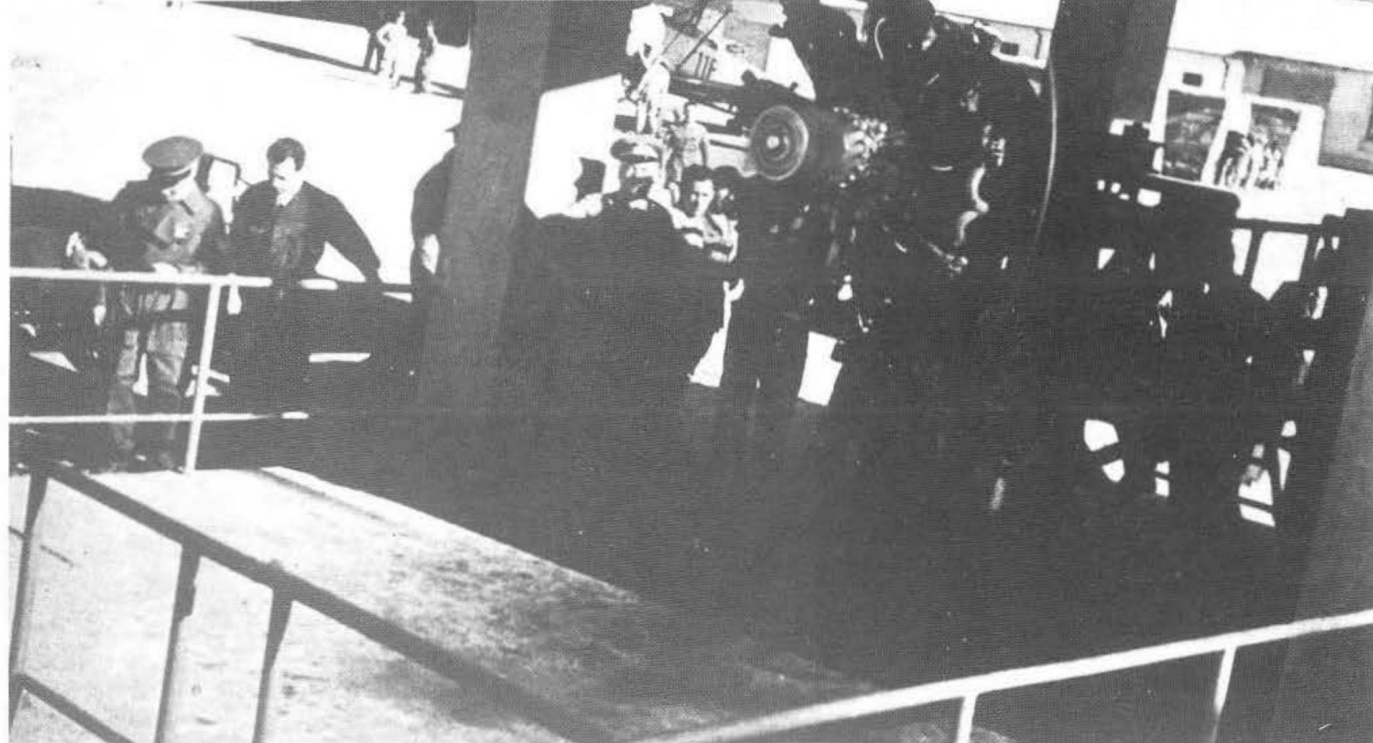


Il Gen. D.A. Vittorio Giovine nominato nel 1940 comandante delle Scuole della R.A. con la qualifica di Generale Ispettore. L'ordinamento scolastico stabiliva per la 1ª sezione (scuole di volo premilitari), per la 2ª (scuole di volo militari e specialisti).



Allievi specialisti durante una lezione teorica in aula. Nel 1940 erano in funzione 16 scuole militari per specialisti della R.A. con corsi per motoristi, montatori, armieri, radiotelegrafisti, fotografi, autisti, motoscafisti, aerologi, aiutanti di sanità, elettricisti, di governo e artigiani.

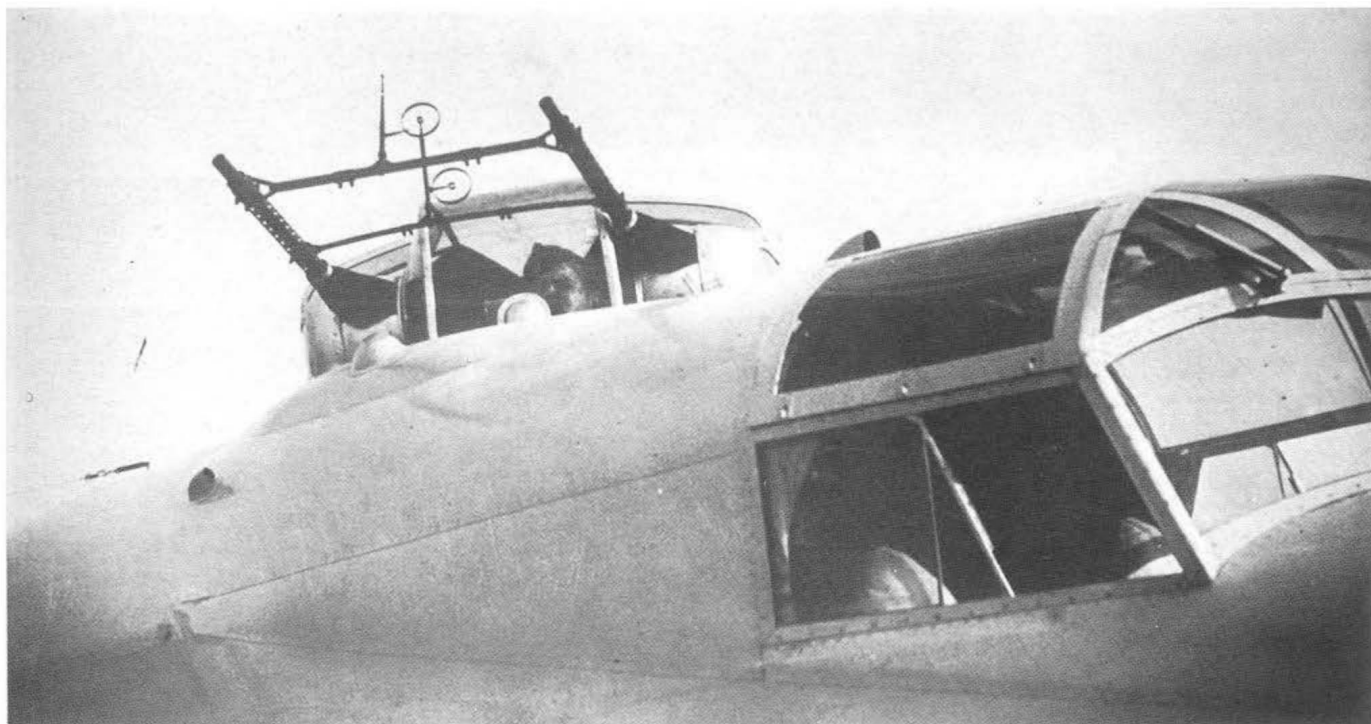




Allievi motoristi durante il tirocinio pratico alle prese con uno stellare. Gli specialisti dell'aeronautica italiana costituivano da sempre la spina dorsale dell'assistenza tecnica, dell'efficienza dei reparti, della sicurezza del servizio in guerra e in pace.

Addestramento pratico di allievi armieri con una SAFAT del tipo brandeggiabile di bordo. L'affluenza degli allievi specialisti presso le scuole della R.A. fu sempre superiore alle previsioni, la preparazione eccellente, i risultati ottimi, l'inventiva norma costante.





Addestramento al tiro con torretta binata tipo Breda installata su SM.81 con altre 2 SAFAT cal 7,7 mm. Alla difesa del velivolo concorrevano al momento del bisogno gli altri specialisti dell'equipaggio che ricevevano una istruzione preliminare al tiro e alla difesa.

Addestramento dell'Erreti con l'apparato rice-trasmittente RT.310 di norma installato a bordo dei plurimotori italiani. La mancanza iniziale di radiotelefono e apparati interfonici limitò gravemente l'azione creando disfunzioni operative durate sino al 1942.





Incidente senza particolari conseguenze ad un biplano scuola Breda Ba.25 di Orvieto. Questo versatile aeroplano era presente in tutte le scuole di volo di 1° periodo con alcune centinaia di esemplari in servizio. Volava a 205 Km/h di velocità.

Allievi piloti con un Ro.41 il velivolo tuttofare dell'aviazione italiana impiegato nelle scuole di 1° e 2° periodo, nei reparti operativi di 1ª linea, come intercettatore e caccia notturno. Venne costruito dal 1935 al 1948 e fu in servizio all'AMI sino al 1952.





Un Ba.25 idro della scuola di 1° periodo di Portorose (già Como). La scuola idro di 2° periodo era a Pola (Puntisella) e preparava i piloti per la ricognizione marittima e l'aviazione imbarcata sulle GG.NN. Nel 1940 erano in servizio 19 squadriglie da RM e 4 sezioni costiere.

Il Gen. S.A. Eraldo Ilari comandante la 4ª ZAT (Puglie - Calabria - Campania - Basilicata - Lucania). Nel novembre 1940 con la costituzione della 4ª Squadra Aerea divenne anche comandante della G.U.A. che operò intensamente nella guerra con la Grecia e Jugoslavia.

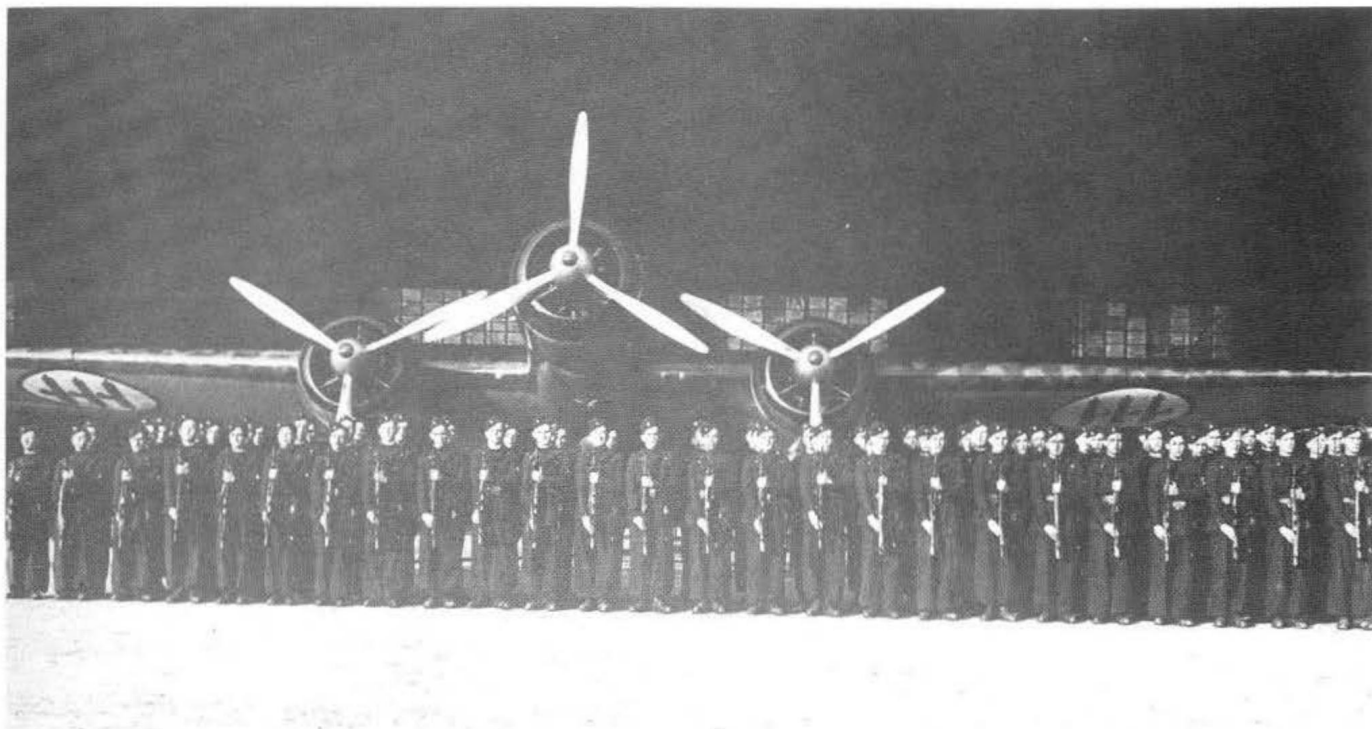


Il Gen. S.A. Alberto Briganti che col grado di Gen. di B.A. ricoprì nel 1940 il comando della 1^a ZAT (Piemonte - Lombardia - Liguria) divenne nel novembre dello stesso anno comandante interinale della 1^a Squadra Aerea sostituendo il Gen. Fougier.



Studenti del collegio aeronautico di Forlì si preparano a volare. Questo istituto specializzato accoglieva i giovani desiderosi di entrare in Accademia Aeronautica e li diplomava dopo tre anni di corso per il conseguimento del diploma superiore.





Una centuria di avanguardisti GIL (sezione pre-aeronautici) rende gli onori militari durante una visita del corso di preparazione aeronautica presso un reparto da bombardamento. Le organizzazioni giovanili venivano assistite tecnicamente dalla R.A. per la preparazione professionale degli allievi.

Giovani allievi piloti della RUNA (Reale Unione Nazionale Aeronautica) davanti a un Ba.28. Questa organizzazione (oggi Aereo Club d'Italia) aveva 49 sedi periferiche ed oltre 250 aerei di ogni tipo usati per preparare i piloti ed addestrare quelli della riserva.



Il Gen. B.A. Giulio Del Lupo comandante dell'Aviazione ausiliaria per il R.E. (Esercitavia) che coordinava l'attività delle squadriglie da O.A., della scuola di ricognizione terrestre di Cerveteri, la scuola Paracadutisti della R.A. ed altri enti di collegamento.



Un gruppo di ufficiali del R.E. allievi osservatori d'aeroplano in posa davanti al Ro.37 Bis. Nel 1940 Esercitavia contava 37 squadriglie da O.A. assegnate alle GG.UU. del R.E. a livello di Corpi d'Armata e comandi di Armata con aerei Ro.37 e Ca.311.





I primi allievi paracadutisti provenienti dal R.E. e dai CC.RR. giungono nell'estate 1943 alla scuola Paracadutisti della R.A. di Tarquinia comandata dal Col. pil. Giuseppe Baudoin e col vice comandante il Ten. Col. R.E. Oss. Augusto Saltalamacchia.

Il Cap. Dante Salvetat comandante il reparto volo della scuola di Tarquinia istruisce i primi allievi paracadutisti all'uso del Salvator D.39 assegnato alla scuola. Nel 1940 erano in addestramento a Tarquinia 3 battaglioni allievi fra cui uno di carabinieri.



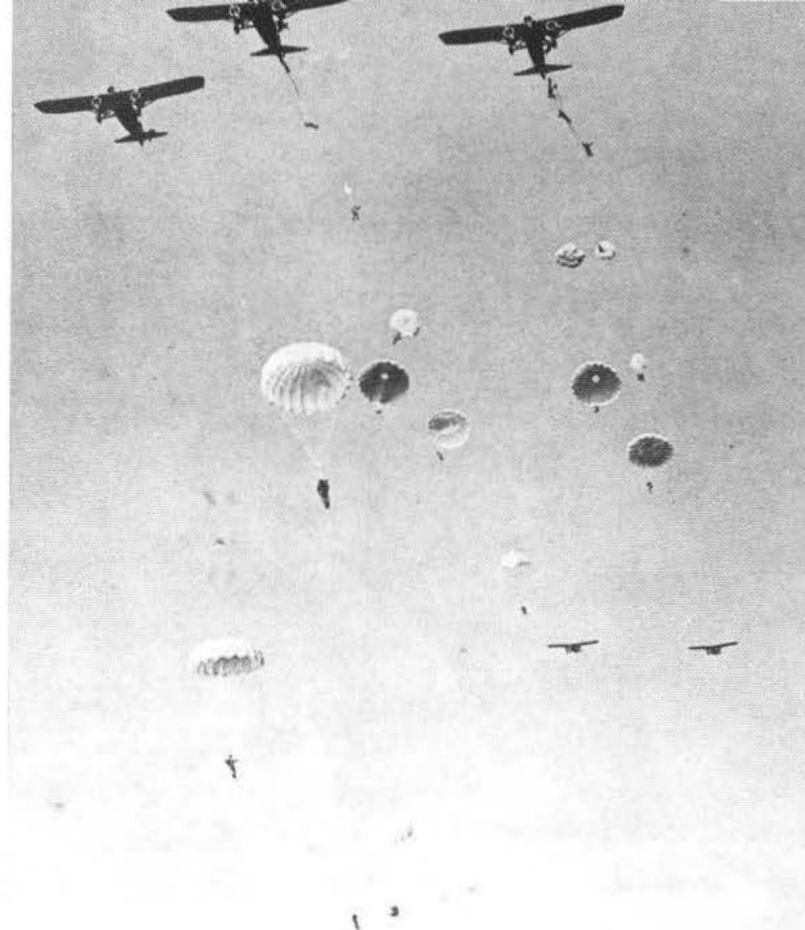


Il grande hangar di Tarquinia usato come sala di ripiegamento paracadute con gli avieri specializzati in ripiegamento al lavoro. La Regia Aeronautica si assunse una grande responsabilità nella preparazione dei reparti paracadutisti delle FF.AA. italiane.

Il 1° Btg. CC.RR. paracadutisti pronto per l'impiego operativo alla fine del 1940. Venne posto al comando del Magg. E. Alessi ed impiegato con grande valore in Libia l'anno successivo. Il reparto volo disponeva di aerei Ca.100, Ca.164, Ca.101 e Ca.133 (capacità 12 paracadutisti e 3 persone d'equipaggio).



Primi lanci col paracadute dal Ca.133 col Salvador D.40 normalmente in uso negli equipaggi in volo della R.A. che però non fornì buoni risultati per i numerosi incidenti mortali causati e venne abbandonato a favore del più sicuro IF.41SP.



Il Principe di Piemonte Ispettore della Fanteria accompagnato dal Gen. Pricolo e dai Generali Del Lupo, Cassinelli, Bernasconi in visita alla Scuola Paracadutisti di Tarquinia. Al centro il Col. Baudoin, a destra il Gen. Brg. Enrico Frattini che comanderà la "Folgore" ad El Alamein.



Il Gen. S.A. Mario Bernasconi Capo dell'ISTM (Ispettorato Superiore Tecnico Militare) Presidente del Consiglio dell'Aria (massimo organo consultivo dell'aeronautica italiana) e del Comitato Superiore dell'Aeronautica. Cariche di grande responsabilità assolute con grande competenza professionale.



Uno Ju.87 assegnato al NATAT (Nucleo Addestramento Tiro a Tuffo) istituito nell'autunno del 1940 sul campo di Lonate Pozzolo per la preparazione specifica dei piloti ed equipaggi destinati ai reparti di picchiatori. Incidente in atterraggio ad uno Ju.87.





Addestramento in reparto dei mitraglieri assegnati ai gruppi BaT. Tiro con la MG.17 installata di norma nella parte posteriore dello Stukas. I primi piloti e mitraglieri italiani vennero addestrati dalla Luftwaffe presso la Stukaschule di Graz/Thalerhof.

Il Gen. S.A. Mario Ajmone Cat che sostituì nel 1940 il Gen. Aldo Pellegrini al comando della 3^a Squadra Aerea dopo l'assegnazione del Gen. Pellegrini alla CIAF (Commissione Italiana Armistizio Francia).





Primo Natale in guerra per gli aviatori italiani. Distribuzione di pacchi ai feriti negli ospedali militari. Il 1940 si chiudeva con delusioni profonde, amarezza, negativi bilanci di sconfitte militari ma anche speranze di ripresa e di rivincita.

Giugno 1940 - Aeroporto di Cameri - Il Gen. Pricolo accompagnato dal comandante la 1ª Squadra Aerea Gen. Rino Corso Fougier in visita di ispezione alla 1ª Div. Aerea "Drago" (Gen. A. Matricardi).

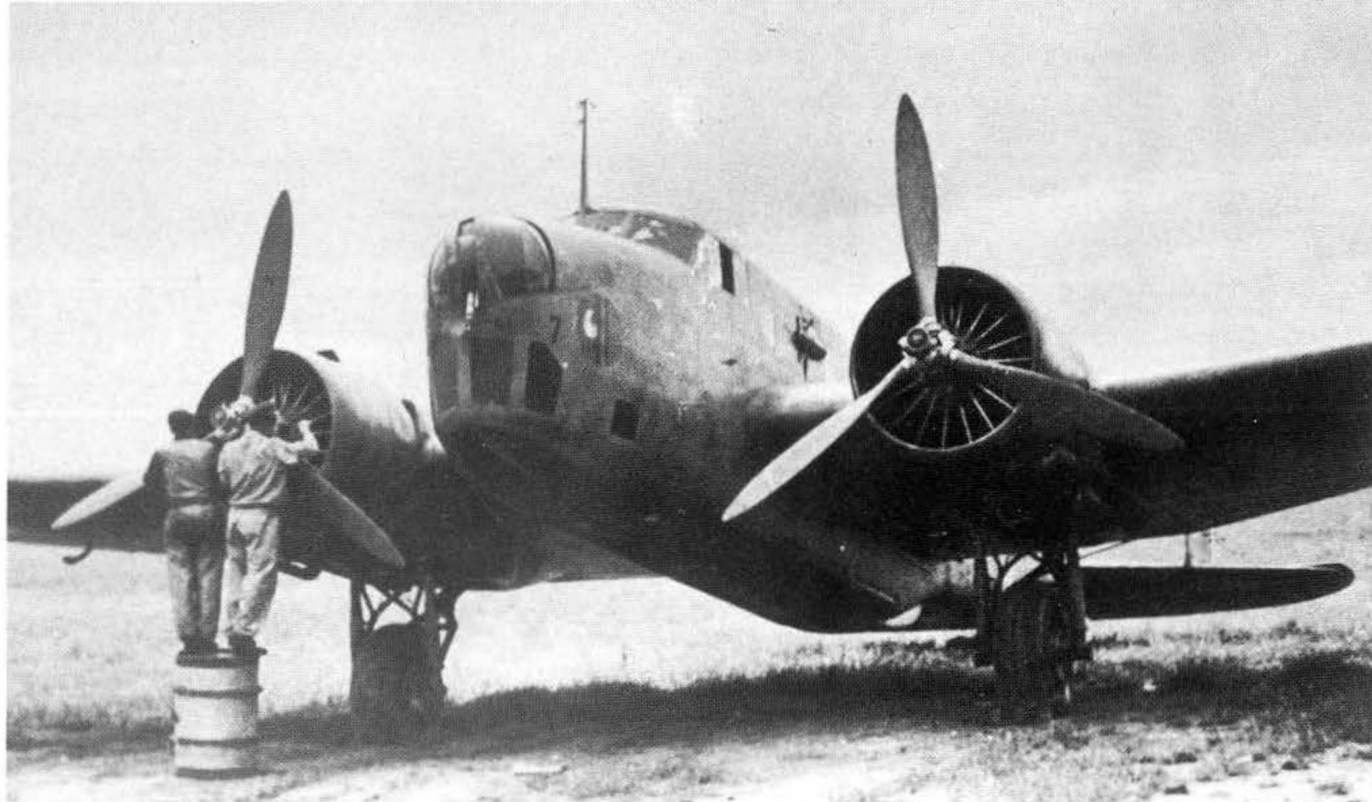




In volo sull'aspro e difficile teatro di guerra delle Alpi dove nel giugno 1940 si combatterà duramente la battaglia contro l'Armata francese e la sua agguerrita aviazione.

Fronte alpino occidentale - Mussolini comandante supremo delle FF.AA. italiane, il Maresciallo Pietro Badoglio Capo di S.M.G. e il Gen. Ugo Cavallero che lo sostituirà nel novembre 1940.





Controllo di motoristi ad un BR.20 del 7° Stormo BT. (Col L. Bernardi) - Tre stormi di bimotori Fiat parteciparono alla battaglia delle Alpi occidentali del mese di giugno.

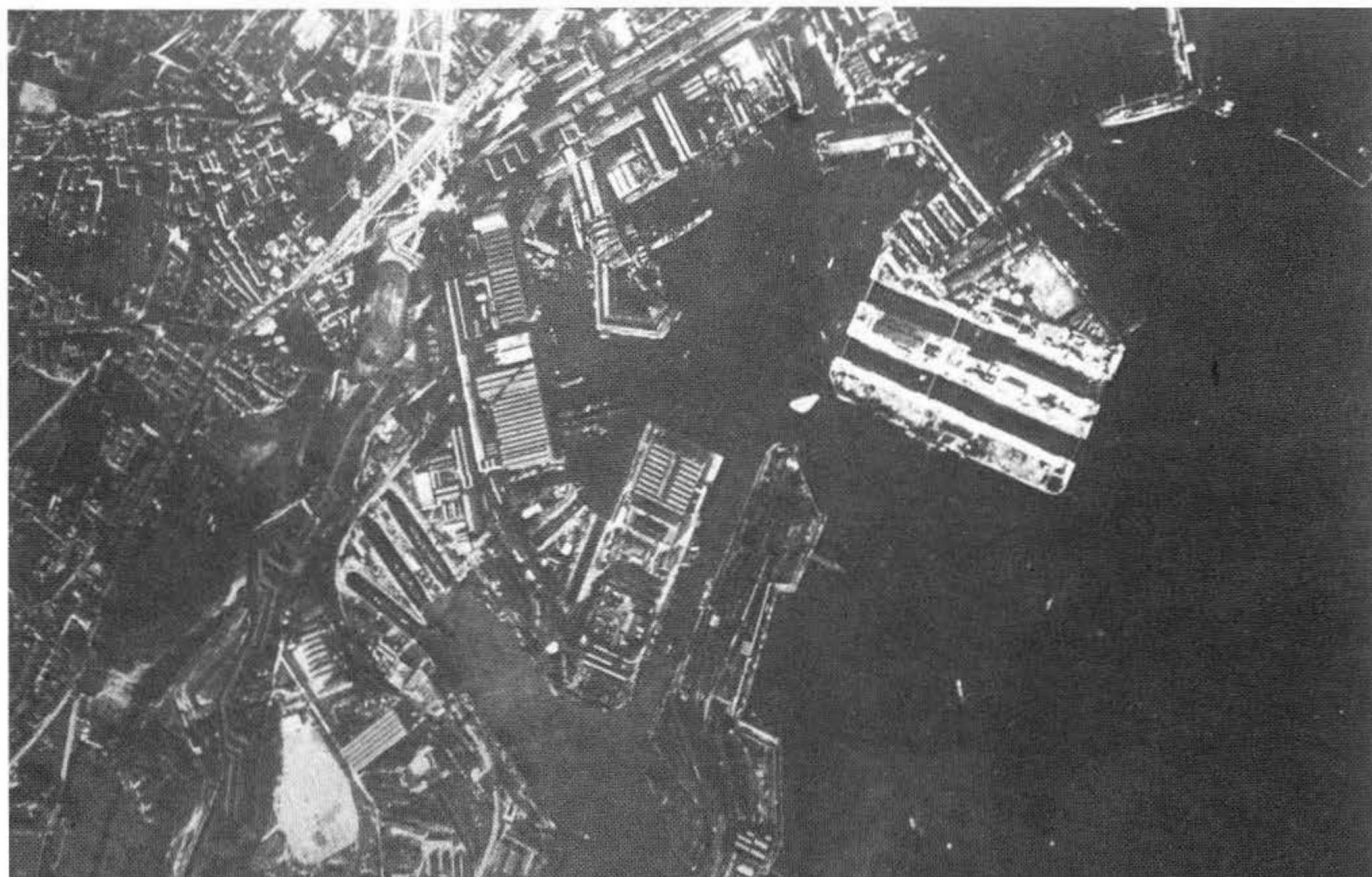
Rifornimento di carburante ad un BR.20 del 13° Stormo BT (Col. C. De Capoa). In più occasioni i bimotori italiani vennero attaccati da caccia francesi D.520 veloci e bene armati.





Trimotore SM.79 in volo di guerra. Il 43° Gruppo BT ebbe a soffrire le perdite maggiori in aerei e personale per attacchi di caccia nemici.

Ricognizione fotografica del porto di Tolone presa da 5000 metri. L'aviazione francese del settore sud (Alpi-Provenza) pur disponendo di effettivi inferiori a quelli della R.A. aveva un più efficiente e moderno materiale di volo.

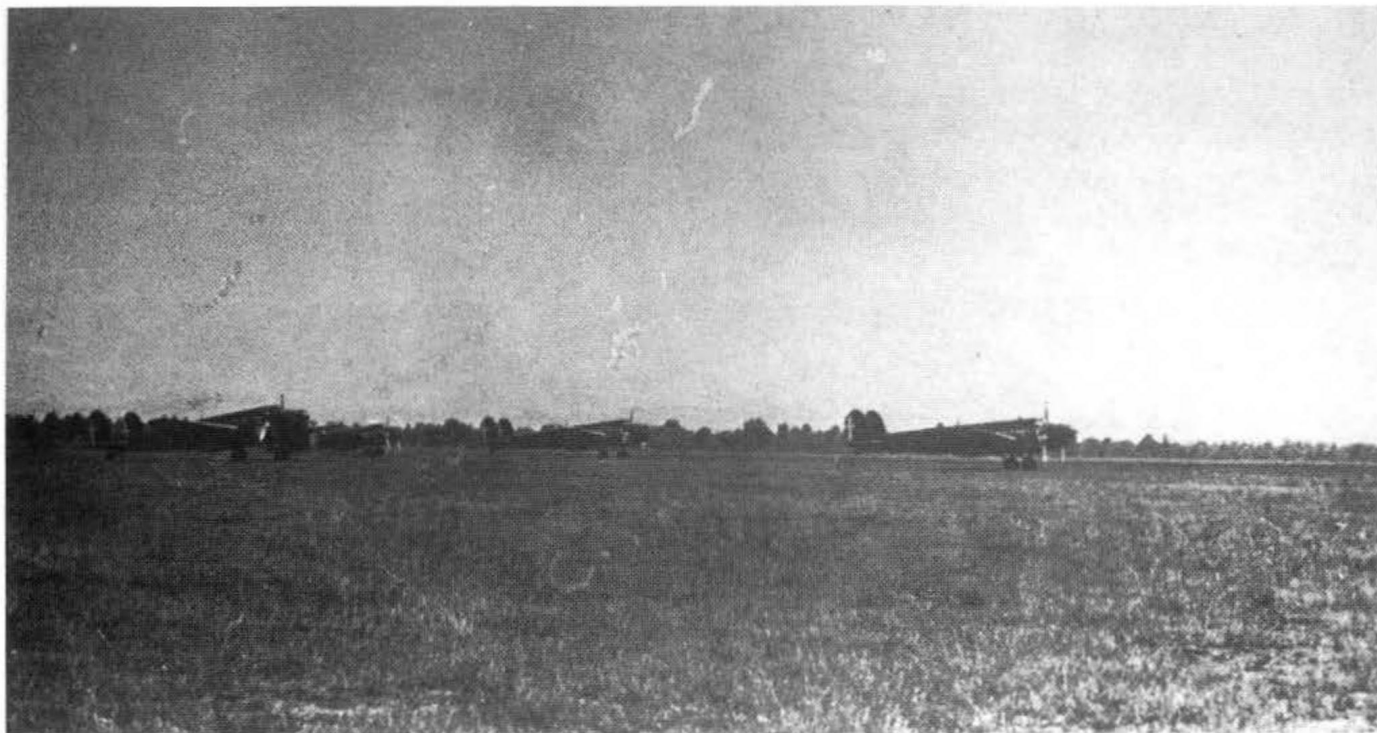




Collaborazione militare fra le aviazioni inglesi e francesi che avevano concertato assieme l'Operazione "Haddock" per bombardare centri industriali italiani. L'aviazione francese era al comando del Gen. Vuillemin.

Oltre a bombardare centri industriali italiani con gli Sqdns. 10°, 51°, 77°, e 102° partiti dall'Inghilterra, la RAF assieme all'Armée de l'Air attuò alcune iniziative propagandistiche psicologiche lanciando manifestini in Italia.





Cascina Vaga - decollo di BR.20 del 43° Stormo per un bombardamento sulla base navale di Tolone - vennero bombardate anche fortificazioni alpine con modesti risultati.

Il Gen. Aldo Pellegrini comandante la III Squadra Aerea dislocata su Toscana e Lazio all'inizio del conflitto. Morirà per incidente aereo sul finire del 1940.





Nelle operazioni contro la Francia partecipava anche il caccia Fiat G.50 con gli Stormi 51° (Col. U. Chiesa) e 52° (Col. A. Tessore) -Il caccia Fiat non ebbe però occasione di scontrarsi con similari velivoli da caccia nemici.

Agli attacchi contro il territorio francese partecipò anche la 3ª Squadra Aerea. Bombardieri SM.79 del 9° Stormo BT (Col. M. Aramu) sul campo di Viterbo.

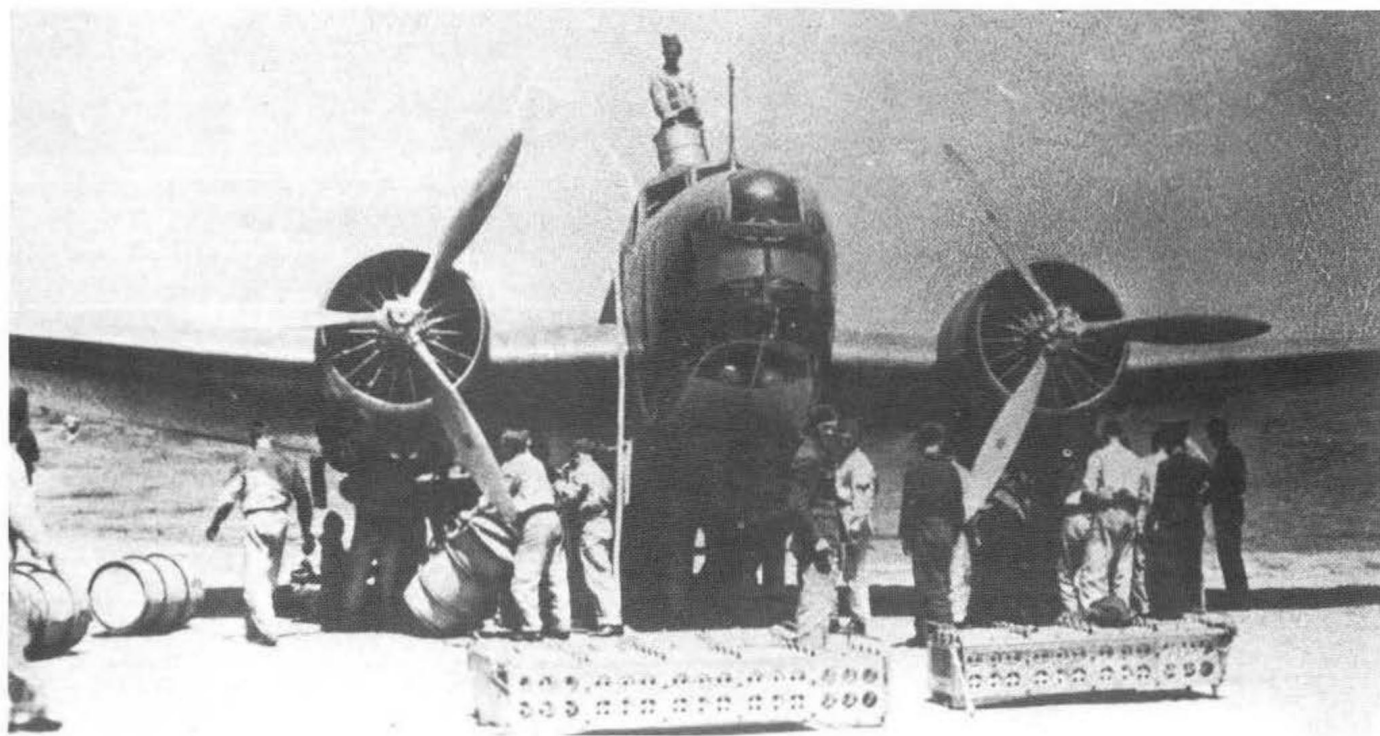




Un CR.42 del 18° Gruppo CT viene messo in linea di volo. Il caccia Fiat che esordiva per la prima volta in guerra era presente col 3° Stormo CT (Col. F. Rolando) e col 53° (Col. A. Tessari).

Formazione di CR.42 del 18° Gruppo CT (Magg. F. Vosilla) in volo per una missione offensiva. I CR.42 si batterono in più occasioni con i Dewoitine del GC.II/3.

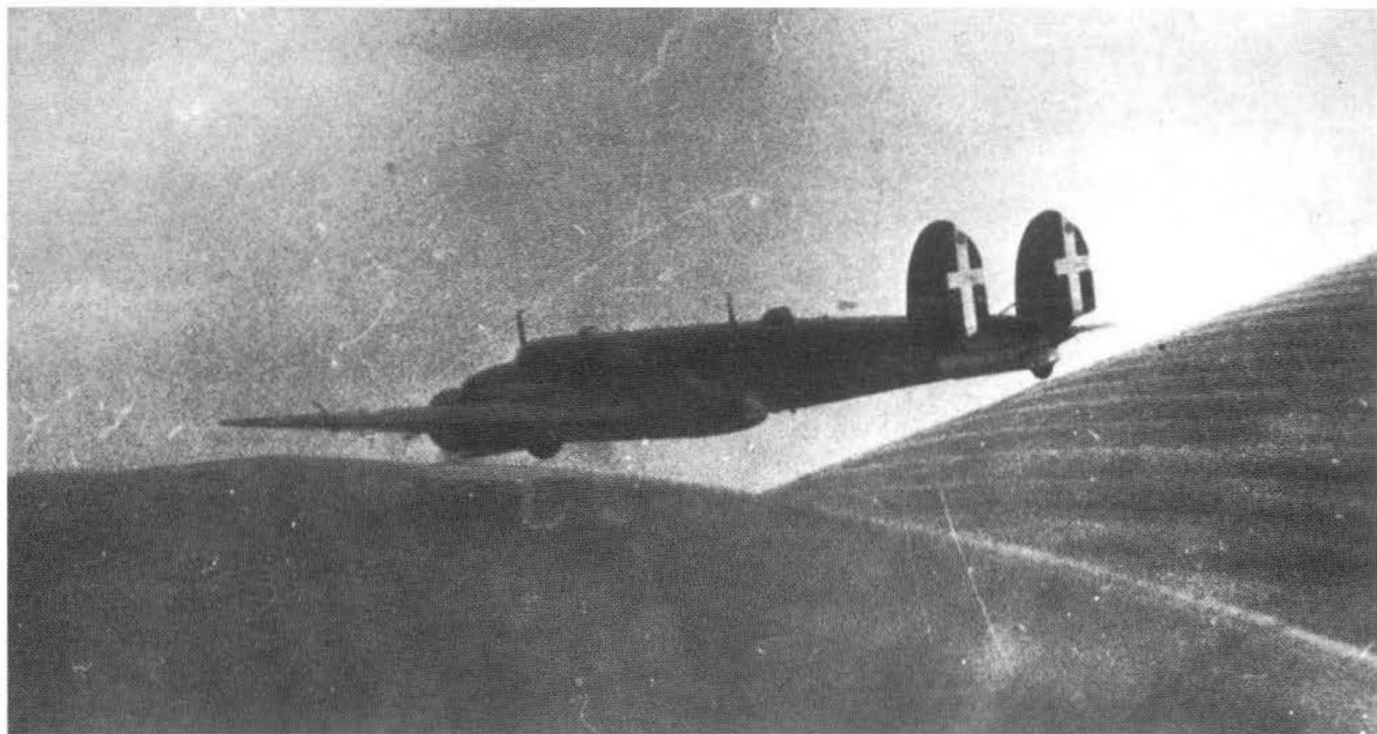




Rifornimento di carburante ed esplosivo a un bimotore BR.20. Questo bombardiere interamente metallico volava a 430 km/h trasportando 1500 kg di bombe con una autonomia di 2750 km.

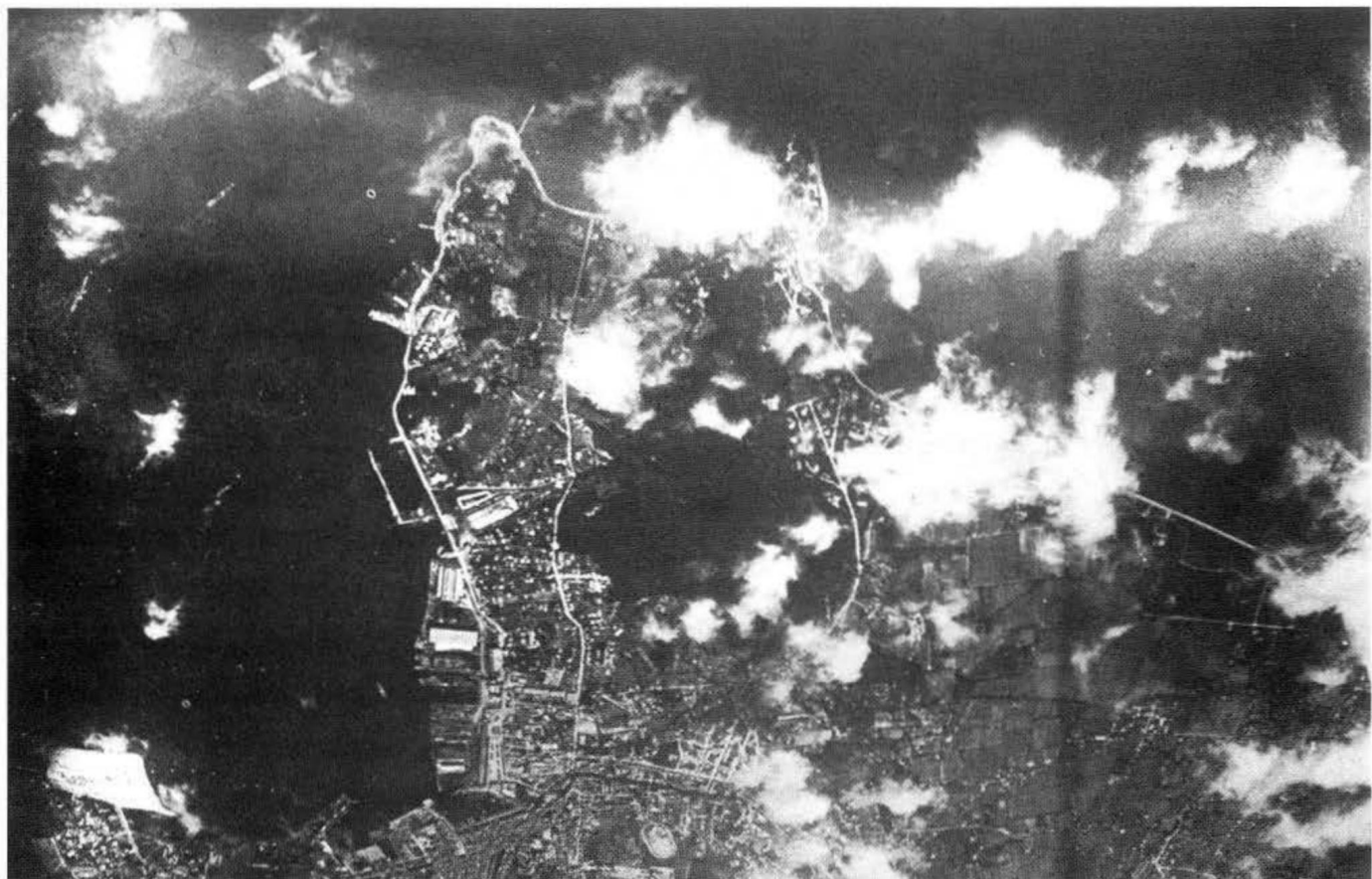
Un caccia G.50 in atterraggio dopo una missione di sorveglianza. Il Fiat G.50 con velocità max di km/h 472 e autonomia 1000 Km. era insufficientemente armato con 2 mitragliatrici SAFAT CAL. 12,7.

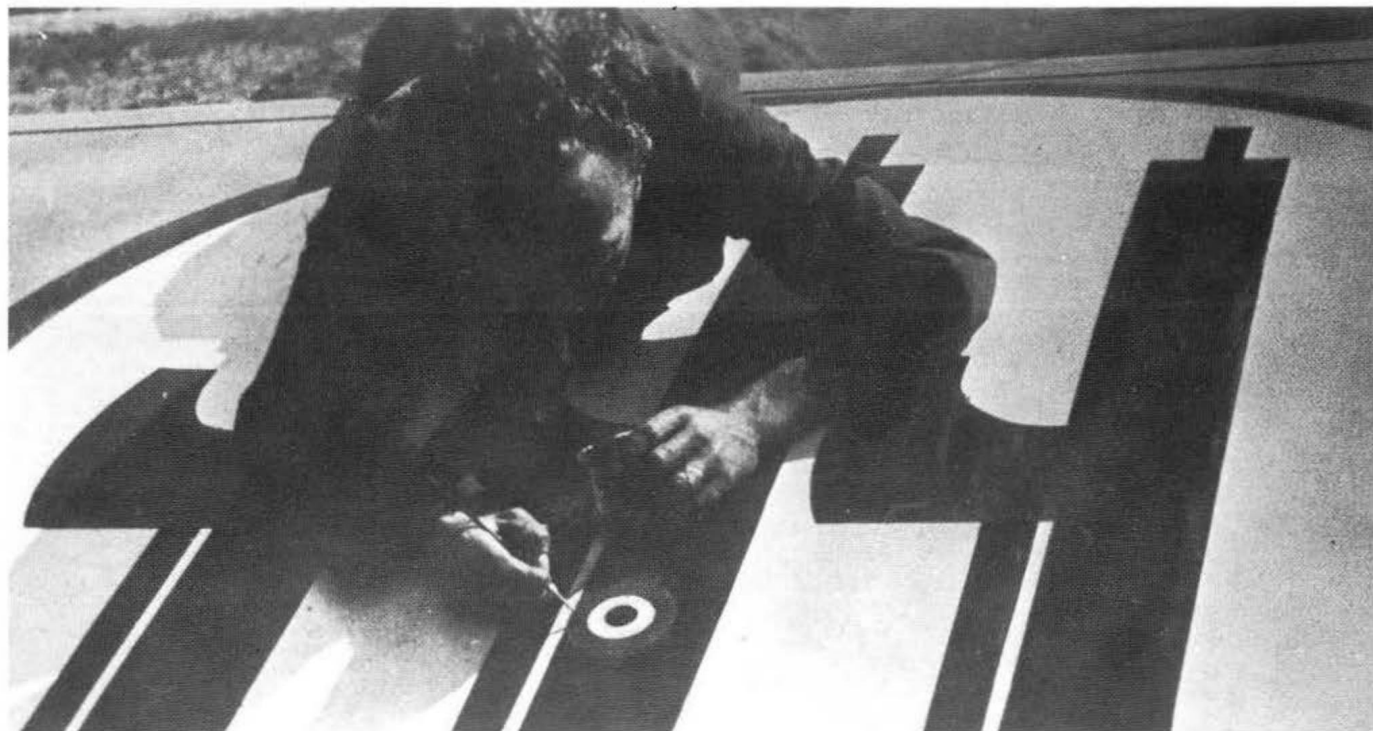




Bombardiere BR.20 in volo verso obiettivi nemici. Le prime M.O.v.m. assegnate alla R.A. vennero conferite a due aviatori del 13° Stormo BT - Ten. Simone Catalano e Serg. Giuseppe Goracci caduti in azione di guerra il 13 giugno 1940 con un BR.20.

Bombardamento del porto militare di Tolone da parte di bombardieri della 1ª Squadra Aerea. La campagna contro la Francia si concluse nello stesso mese di giugno 1940.





Uno specialista dipinge una piccola coccarda tricolore nel punto in cui un proiettile nemico ha colpito l'ala del bombardiere. Alle operazioni contro la Francia contribuirono anche reparti della Sardegna, Sicilia, Libia.

Il prezioso contributo dell'aviazione per il R.E. venne offerto da 11 Squadriglie da O.A. dislocate sul fronte occidentale con biplani IMAM Ro.37 - Ultime istruzioni prima del decollo.

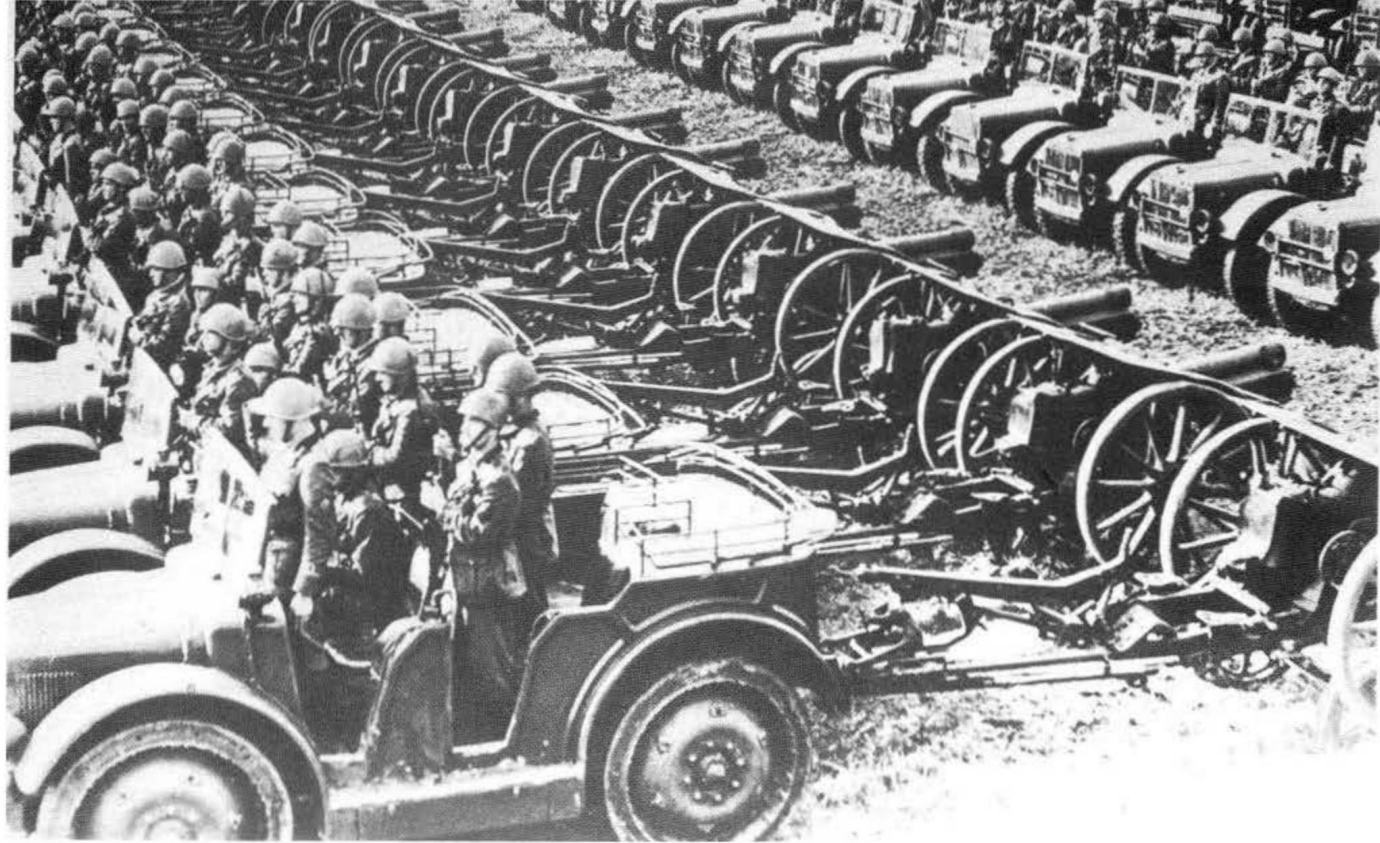




Un biplano Ro.37 in volo. Pur essendo superato tecnicamente nel 1940 il velivolo IMAM era in servizio nella quasi totalità dei gruppi da O.A. - aveva una velocità max di km/h 320 e 1500 Km. di autonomia. (Collezione A. Vigna).

Aspre gioaie alpine, fortificazioni robuste ed un agguerrito avversario attendono i soldati italiani nella battaglia delle Alpi occidentali. La ricognizione aerea fotografa le cime frastagliate delle Alpi Marittime.





La più moderna delle G.U. italiane era la cosiddetta "Armata del Po" composta da divisioni motorizzate, corazzate e celeri (cavalleria - artiglieria ippotrainata). Nella foto schieramento di vecchi cannoni da 100/17 mod. 1914 e moderni trattori SPA-TL.37 danno un'immagine eloquente e contraddittoria dell'arsenale militare italiano del 1940.

Alle operazioni contro la Francia partecipò con deludenti risultati il 19° Gruppo da combattimento (Magg. B. Maglienti) con i bimotori Breda Ba.88 su cui si nutrivano grandi speranze. L'aereo si dimostrò invece sotto l'aspetto bellico un completo fallimento.

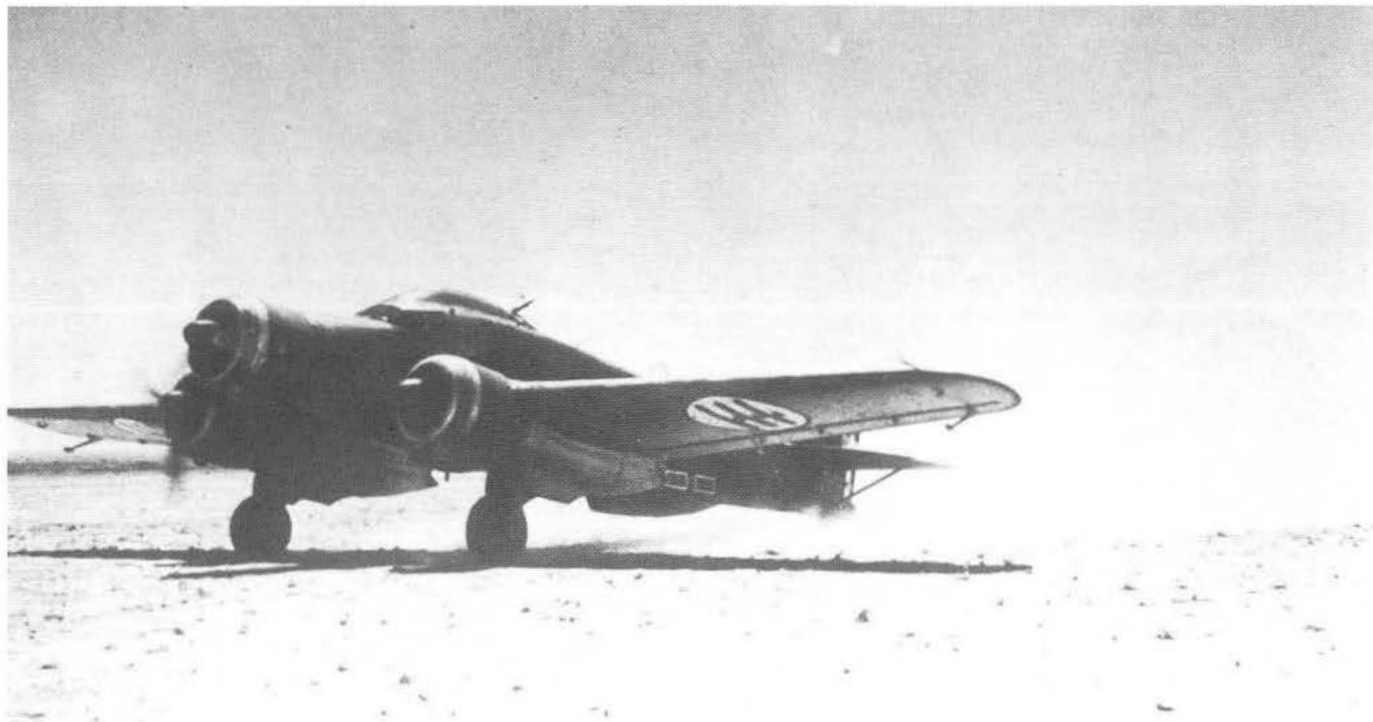


Particolare della spezzoniera del Ba.88 con 120 spezzoni esplosivi (1000 k . di bombe in alternativa) armamento 4 mitragliatrici. Anche il 7° Gruppo da combattimento (Magg. M. Fossetta) venne schierato per le operazioni contro la Francia, ma praticamente non partecipò ad alcuna missione offensiva.



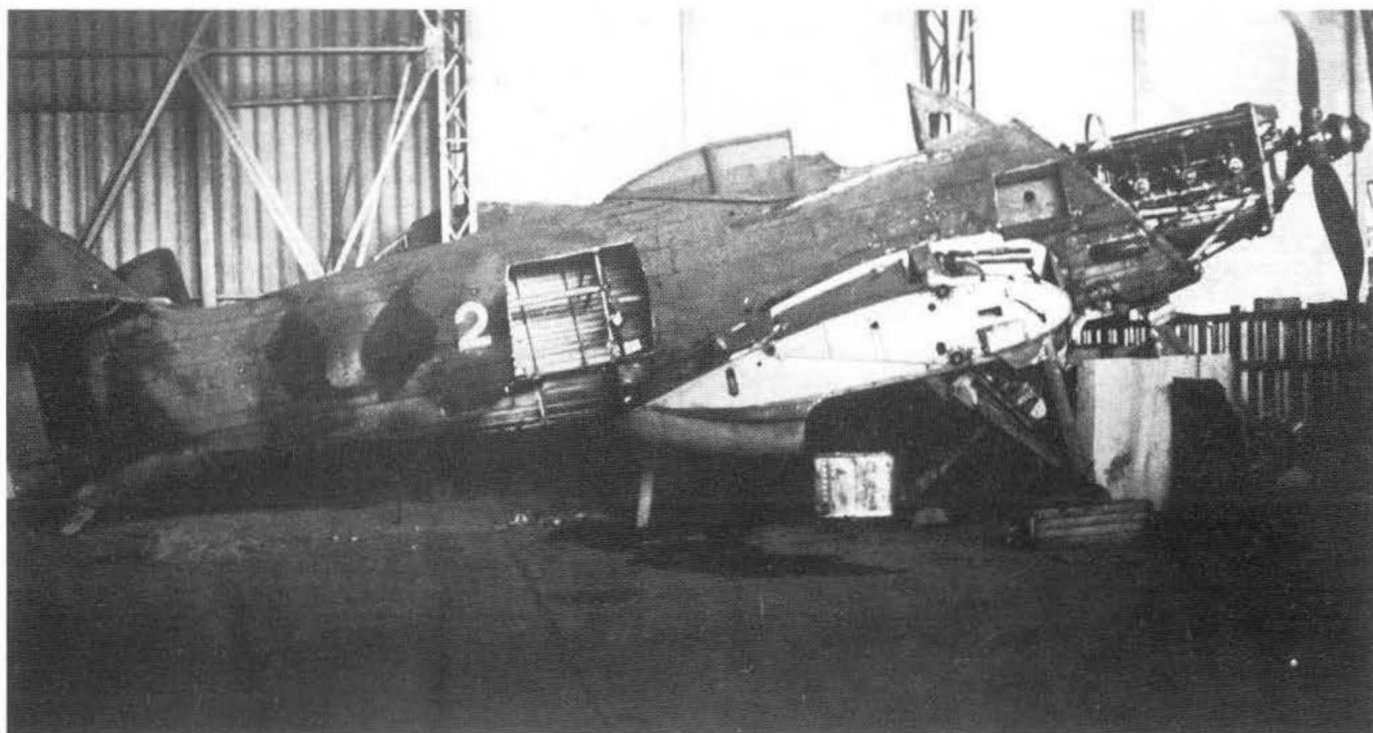
Arriva la posta agli aviatori della 3ª Squadra Aerea - Nella foto l'equipaggio del SM.79 del Comandante la 5ª Div. Aerea "Eolo" che partecipò alle operazioni di guerra con gli stormi 9° (Col. M. Aramu), 12° (Col. G. Giordano), 46° (Col. U. Nannini).





Un SM.79 del 33° Stormo BT (Col. G. Leonardi) - Il reparto schierato in Libia operò sulla Tunisia col 15° Stormo BT (Col. S. Napoli) e reparti da caccia al comando del Gen. R. da Barberino.

Un caccia francese tipo LN.411 dell'aviazione di Marina catturato dopo un atterraggio d'emergenza in Sardegna il 25.9.1940 - L'aereo ha riportato gravi danni alle ali e al carrello.



Il Gen. D.A. Ottorino Vespignani Comandante l'Aeronautica della Sardegna (3 Stormi da BT., un gruppo da combattimento e uno da caccia).



Controlli ad un SM.79 del 12° Stormo BT della 205° Squadriglia (Cap. G. Meyer). Per evitare equivoci d'identificazione col tricolore francese a fasce verticali, venne adottata alla vigilia della guerra la croce bianca sul timone verticale.



Il Gen. S.A. Gennaro Tedeschini-Lalli comandante l'Aeronautica della Sicilia che partecipò con 5 Stormi da BT e 3 Gruppi CT alle operazioni contro la Francia.



Un trimotore SIAI SM.79 del 46° Stormo BT (104° Gruppo - Ten. Col. G. Porta) 253ª Sqd. (Cap. E. Carbone) in volo di guerra. Alle operazioni del 46° partecipò, come comandante del 105° Gruppo, il ministro degli Esteri Galeazzo Ciano col grado di Maggiore pilota.





Un SM.79 dell'8° Stormo BT (Col. V. Ferrante) incidentato al motore destro durante un atterraggio d'emergenza. L'Aeronautica Sarda (Gen. O. Vespignani) partecipò alla campagna contro la Francia con tre stormi da bombardamento: 8°, 32° e 31° BM.

Il mitragliere del SM.79 del Magg. Galeazzo Ciano comandante il 105° Gruppo BT. Un altro gerarca fascista il Magg. Ettore Muti comandava il 41° Gruppo del 12° Stormo da bombardamento terrestre.





L'equipaggio di un trimotore SM.79 del 15° Stormo BT dislocato in Libia. Caratteristico l'equipaggiamento eterogeneo degli uomini tipicamente "casual" e personalizzato.

Il Gen. D.A. Raoul da Barberino comandante il settore Ovest della Libia con 3 Stormi da BT e uno da caccia.





I segni dell'offesa nemica sulla fiancata di uno SM.79 del 36° Stormo BT (Col. C. Drago), 108° Gruppo, 257ª Sqd. (Cap. C. Marangoni) - L'Aeronautica Sicilia operò contro la Francia con 5 Stormi da combattimento.

Il Gen. D.A. Renato Mazzucco comandante l'Aeronautica della Sicilia che operò contro la Tunisia e Malta all'inizio della guerra.





Un augurale "in bocca al lupo" del comandante di Gruppo ad uno dei suoi equipaggi. La 2^a Squadra Aerea (Gen. G. Tedeschini-Lalli) venne dislocata in Sicilia per rafforzare lo schieramento dell'isola.

Un SM.79 del 15° Stormo BT basato a Tahuna (Libia occidentale) - si nota la grande X sulle ali segno distintivo dei velivoli dell'Aviazione della Libia al comando del Gen. S.A. F. Porro. (Collezione A. Vigna).



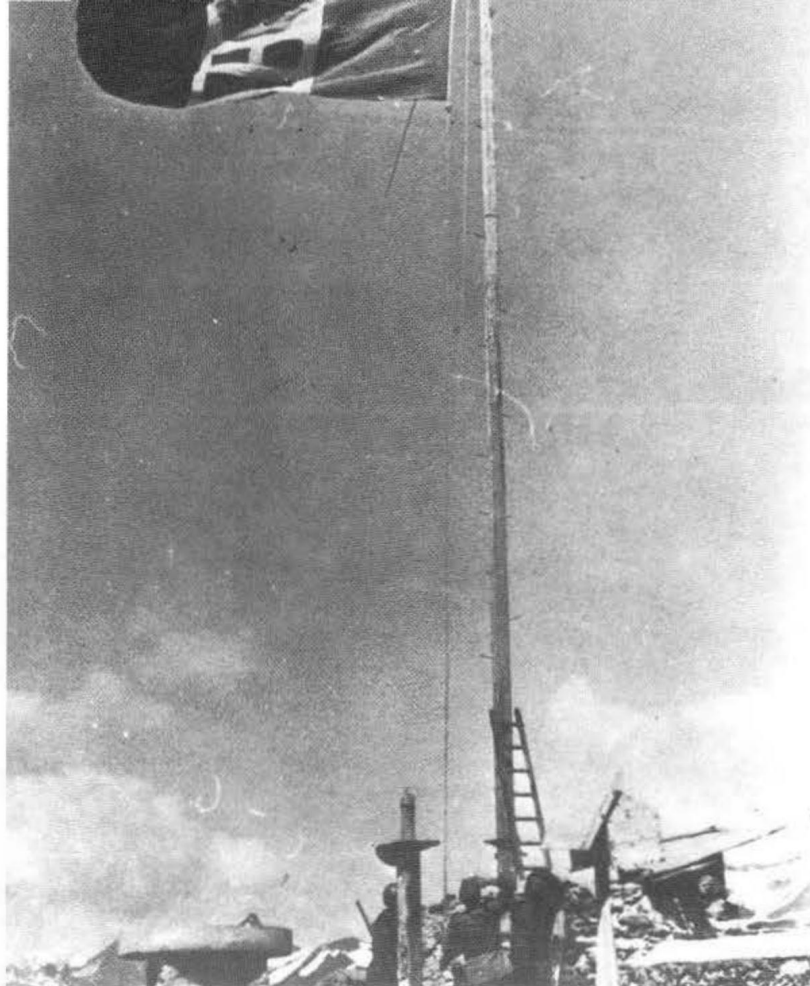


Il primo aereo abbattuto dalla MACA in Piemonte cadde in Val di Susa. Numerose incursioni vennero compiute dall'aviazione francese in Piemonte, Liguria, Toscana e Sardegna. Anche Roma venne più volte allarmata.

Il 21 giugno il Gruppo d'Armata Ovest (Comandante Umberto di Savoia) sferra l'offensiva contro lo schieramento francese. Preceduti da un carro armato L.35 (3 tonn. e 2 mitragliatrici) fanti italiani traversano il confine del Monginevro.



Vinta l'accanita resistenza francese, le truppe italiane, dopo aver conquistato alcune importanti posizioni fortificate alpine, innalzano il tricolore sul forte di Traversette. Notevole la partecipazione e collaborazione dell'aviazione alle operazioni offensive.



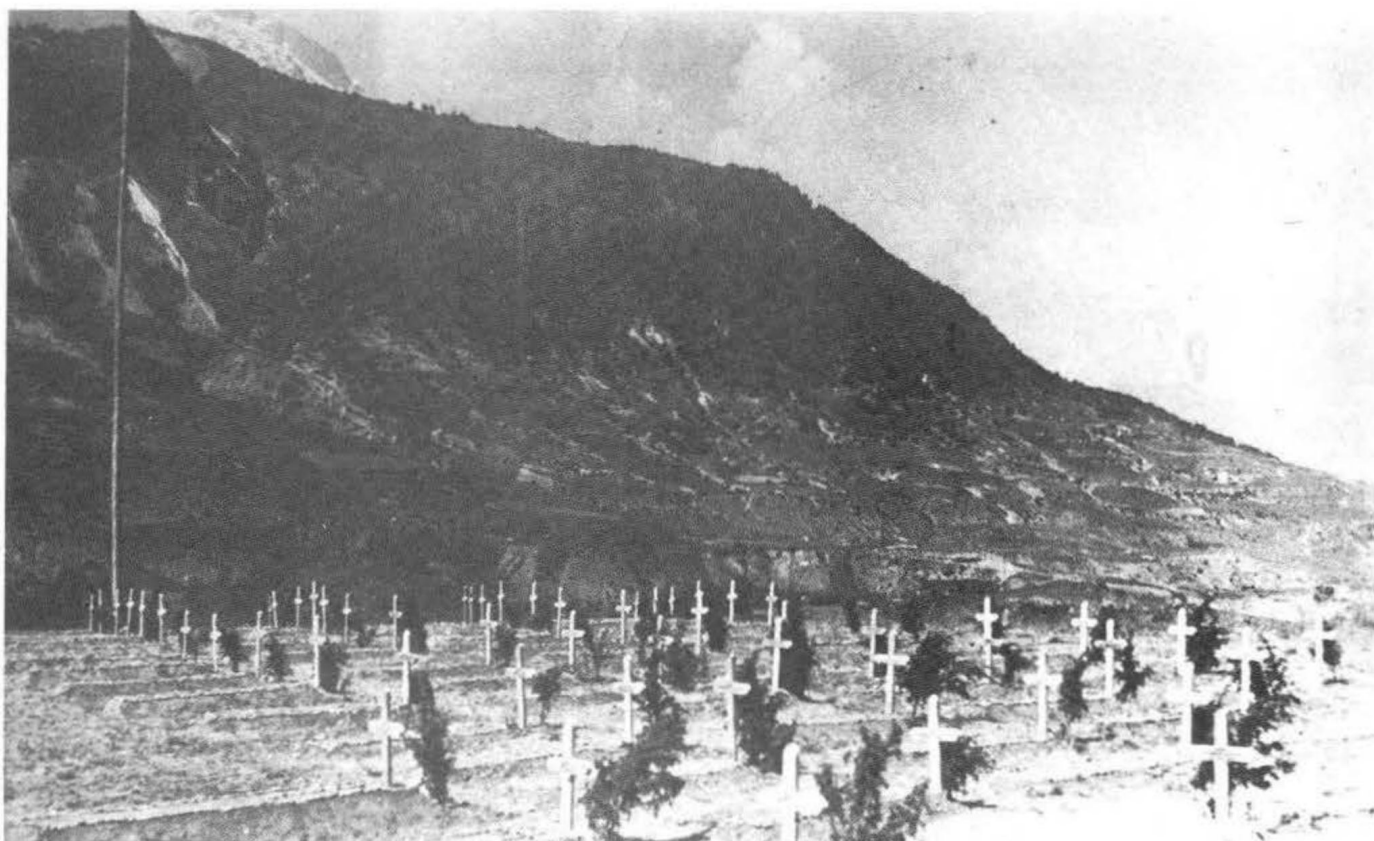
Soldati italiani rendono gli onori militari alla guarnigione francese del forte Chenaillet conquistato il 23 giugno. Alle operazioni partecipano le Armate: 4^a (Gen. A. Guzzoni) e 1^a (Gen. G. Pintor) e di rincalzo la 7^a (S.A.R. Duca di Pistoia).





Il 24 giugno plenipotenziari francesi si presentano alle autorità italiane per concordare le modalità di resa dell'Armata delle Alpi. I risultati militari furono irrilevanti rispetto ai grandi sacrifici subiti dalle truppe.

Cimitero di guerra al confine con la Francia. Le operazioni militari si conclusero il 24 giugno su tutto il fronte. Il Gruppo Armate Ovest aveva avuto 631 caduti, 2611 feriti, 2151 congelati, 616 dispersi. Un alto prezzo per un modesto risultato.





Mussolini passa in rivista le truppe della 4^a Armata al termine della campagna con la Francia. Le perdite della R.A. ammontavano a 23 aerei e 56 fra piloti e specialisti caduti in azioni di guerra.

Aeroporto del Littorio - 24.6.1940 - Giunge la delegazione francese guidata dal Gen. d'Armata Huntzinger con poteri plenipotenziari per firmare l'armistizio con l'Italia. I velivoli sono trimotori Ju.52 della Luftwaffe.





Villa Incisa all'Olgiate - Il Maresciallo Badoglio legge alla delegazione francese il testo dell'armistizio con l'Italia. Le condizioni armistiziali non prevedevano alcuna garanzia territoriale e facilitazioni di transito in Francia, Tunisia e Algeria. Un errore che verrà pagato in appresso con gravissimi sacrifici.

Un SM.79 aerosilurante della neo costituita 278^a Sqd. Autonoma AS (Magg. V. Dequal) in attesa di decollare per una missione offensiva. La prima azione di aerosiluramento della aeronautica italiana venne effettuata il 15 agosto 1940 nel porto di Alessandria.



Il Gen. D.A. Aurelio Liotta primo comandante SAS (Servizio Aerei speciali) nel 1940. Nel SAS confluirono i reparti militari da trasporto e i nuclei di comunicazione aerei costituiti con personale (piloti ed equipaggi) ed aerei plurimotori delle compagnie civili.



Fra gli aerei assegnati ai N.C. figurava anche il grande quadrimotore SM.74 dell'ala Littoria usato per lunghi percorsi internazionali. Rese preziosi servizi collegando l'Italia con l'Africa settentrionale trasportando militari, civili e materiali.

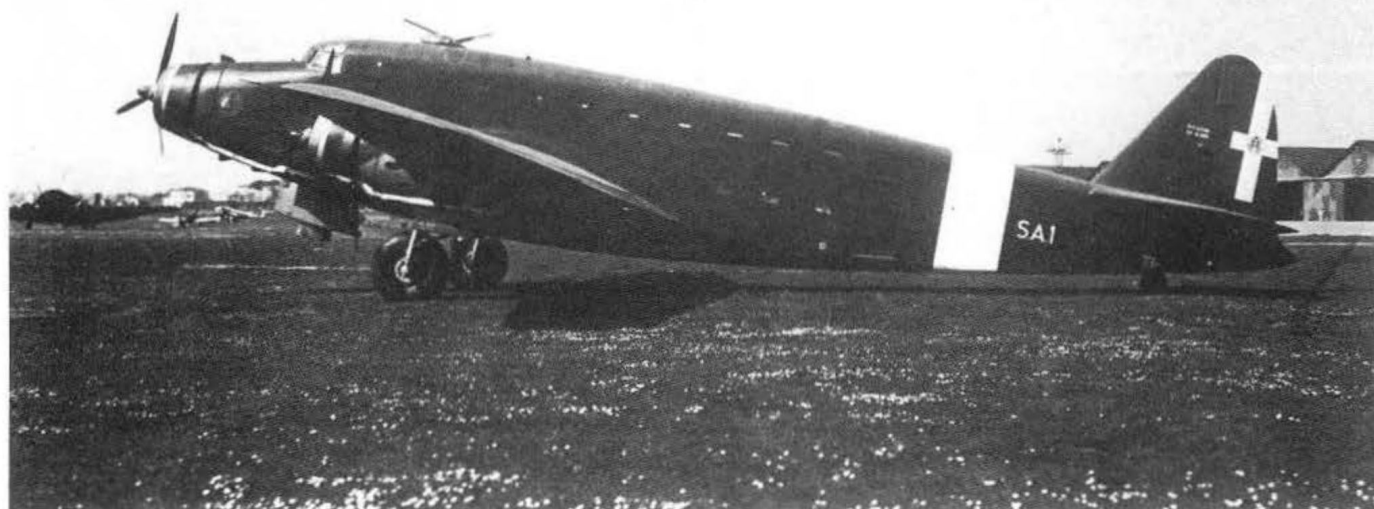




Un trimotore SM.75 dell'Ala Littoria impiegato in numerosi esemplari nel SAS e nei NC. Venne adibito ai collegamenti con l'AOI a causa della sua grande autonomia di volo. Le avioinee italiane collaboravano con velivoli Fiat G.18 e DC.2; la LATI con SM.83.

Un idrovolante passeggeri Cant.506/C in servizio con la Libia carica la posta diretta in Italia. Fra gli altri idrovolanti in servizio figuravano i SM.66, i Macchi C.94 e C.100 usati essenzialmente per servizio passeggeri fra l'Italia e l'estero.



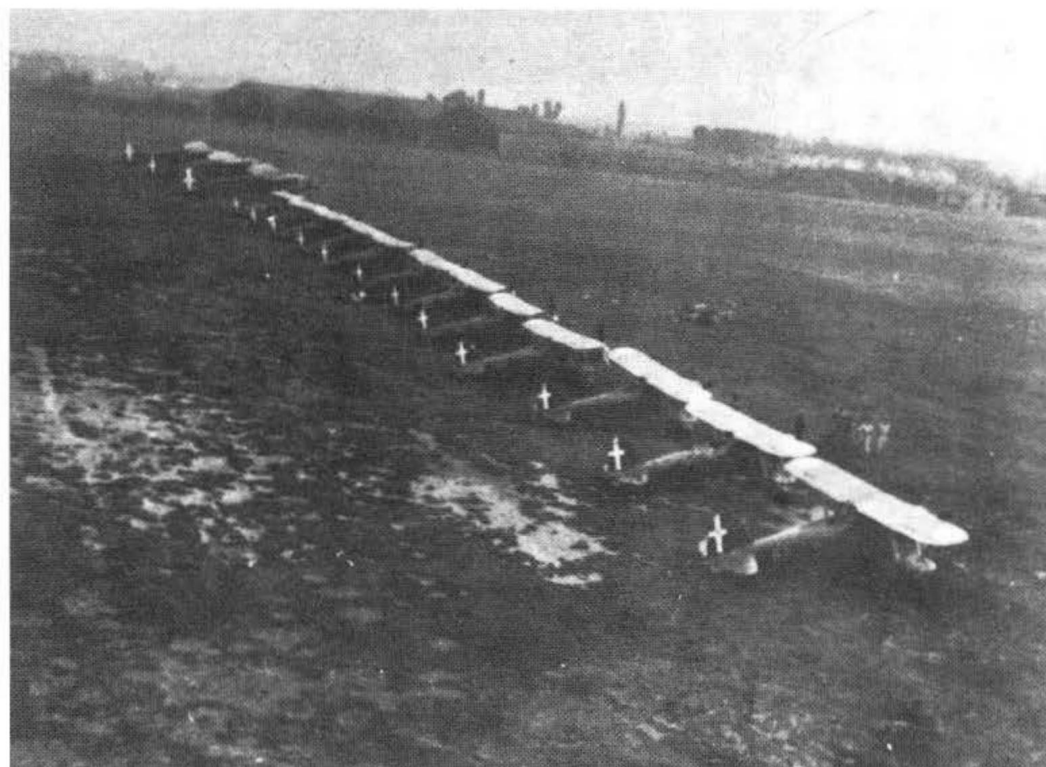


Velivoli R.A. in servizio dal 1940. Il trimotore SM.82 da trasporto e bombardamento pesante a lungo raggio d'azione. Aveva motori stellari Alfa 128RC18 da 860 HP. poteva trasportare 28 paracadutisti, 4000 Kg. di bombe, 8000 Kg. di materiali.



La partecipazione del CAI alla «Battaglia d'Inghilterra» fu voluta per motivi essenzialmente politici e come tale patrocinata dal Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano che definì in incontri con le autorità tedesche modalità e motivi della presenza italiana. Il Ministro Ciano in posa alla mitragliatrice dorsale di un He.111.

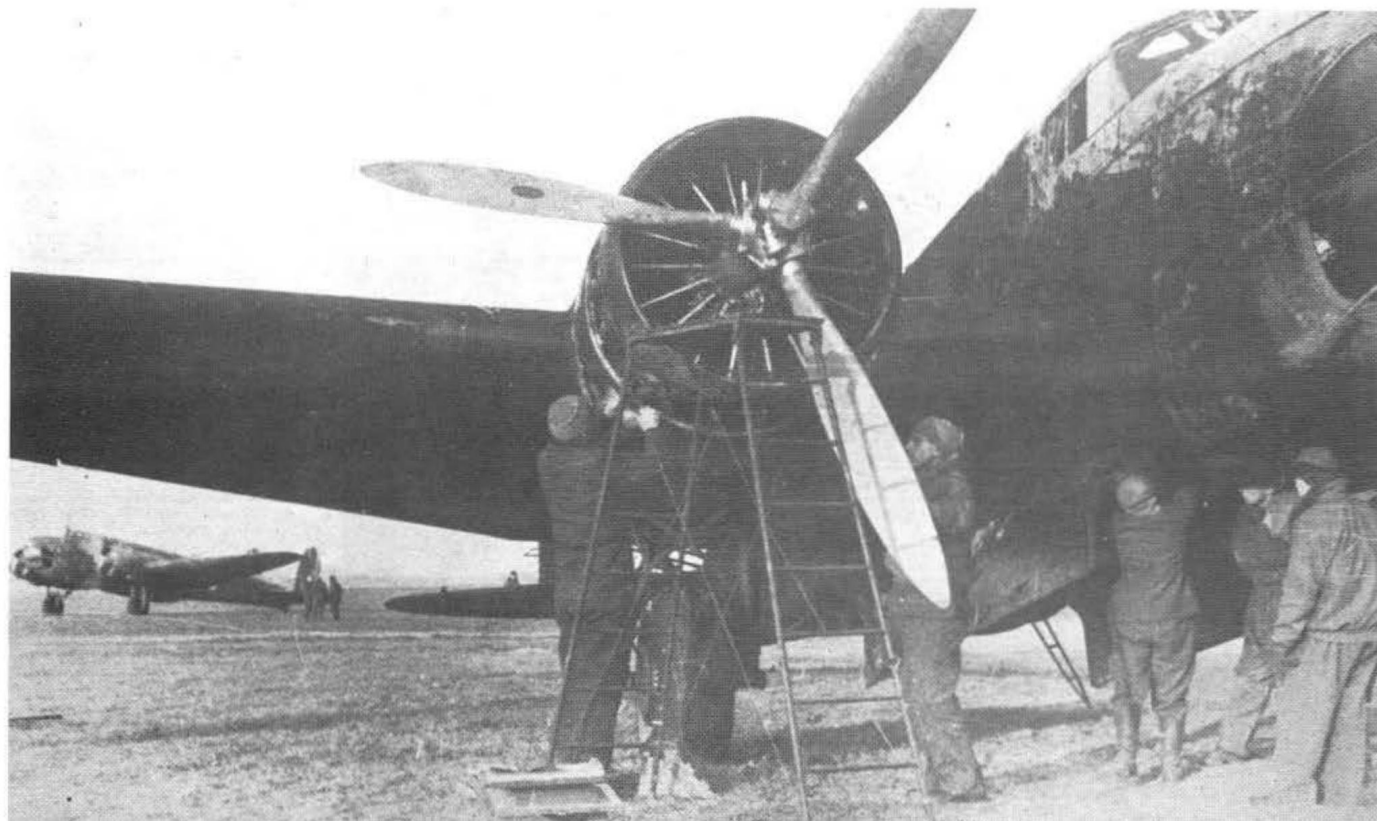
Il CAI al comando del Gen. S.A. Rino Corso Fougier, contava due stormi da BT. (13° e 43°) uno stormo composito da caccia (56°) sui gruppi 18° e 20°, una squadriglia da RST (172°). L'85ª Sqd. del 18° Gruppo (Magg. F. Vosilla) schierata a Mirafiori prima della partenza.

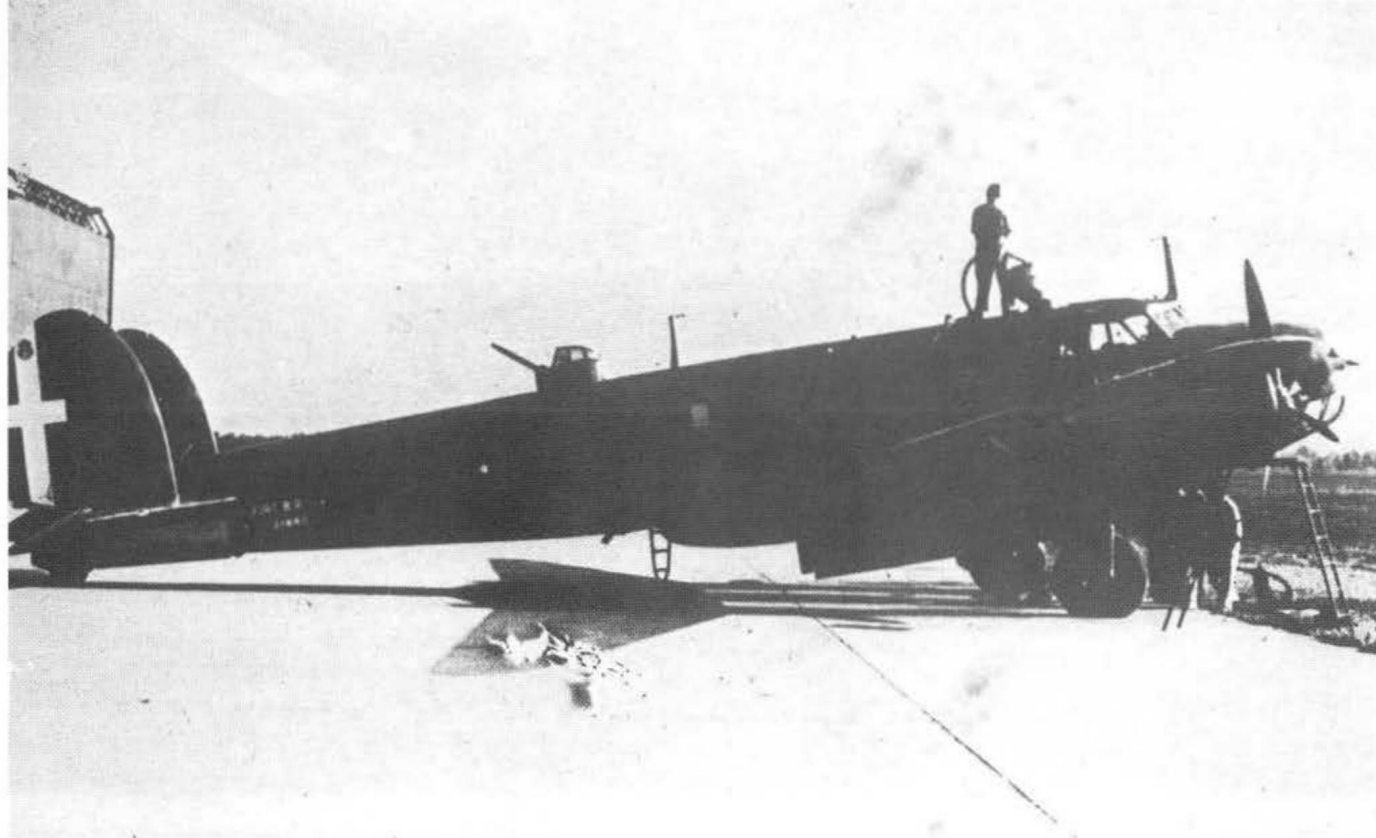




Mirafiori (Torino). Il Gen. D.A. M.O.v.m. Silvio Scaroni - vice comandante la 1^a Squadra Aerea saluta i piloti del Magg. Vosilla. I reparti da bombardamento erano dotati di BR.20, quelli da caccia di Fiat G.50 e CR.42, la ricognizione di trimotori Cant. 1007Bis.

Gli specialisti controllano i motori dei Fiat BR.20 prima della partenza del CAI per il Belgio. Il CAI contava 80 bombardieri, 95 caccia, 6 ricognitori, 12 velivoli da trasporto, 10 aerei da collegamento, un trimotore T.P. (Trasporto Personalità).

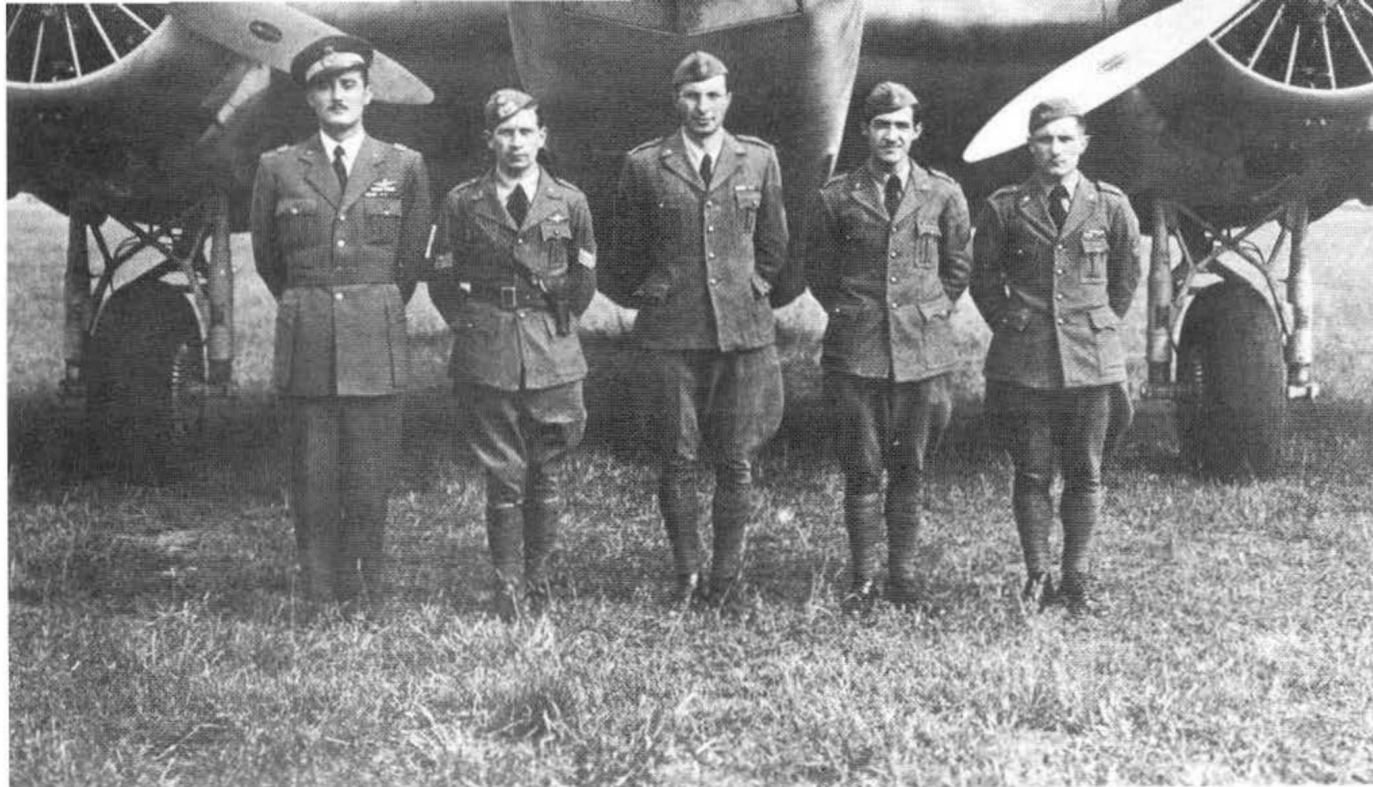




Rifornimento di carburante di un bimotore da bombardamento del 13° Stormo BT. (Col. C. De Capoa). Tutti i velivoli del CAI ad eccezione degli aeroplani da supporto e collegamento erano di produzione Fiat e rappresentavano il meglio dell'aeronautica italiana.

Il Capo di SM/RA Gen. Pricolo porge il suo augurale saluto agli aviatori del CAI in procinto di partire per il Belgio ed in particolare al Gen. Fougier comandante del CAI. Il Gen Pricolo si dimostrò in più occasioni nettamente contrario a dispersioni di forze della R.A.





Il classico equipaggio di volo di un bombardiere italiano schierato dinanzi ad un BR.20: 1° e 2° pilota, marconista, armiere, motorista. Il velivolo appartiene alla 241^a Sqd. del 98° Gruppo (43° Stormo BT. Col. L. Questa). Il BR.20 volava a 440 Km/h con motori Fiat A.80RC41 da 1000 HP.

Chièvres (Belgio). Deposito di bombe del CAI. Gli armieri applicano i governali all'involucro esplosivo. I reparti da bombardamento del CAI subirono gravi perdite nel corso delle missioni offensive contro l'Inghilterra meridionale ad opera della RAF.





Evèr (Belgio). Aviatori italiani e tedeschi fraternizzano sulla base aerea assegnata al CAI per i bombardieri BR.20. Il CAI dipendeva tatticamente dalla 2^a Luftflotte (Feldmaresciallo Albert Kesselring) da cui ebbe nominativi radio in codice della LW.

Chièvres - Il Gen. Fougier accompagnato dal Gen. B.A. Ruggero Bonomi comandante il bombardamento del CAI e dal Col. Umberto Chiesa comandante la Caccia assiste alla partenza di bombardieri diretti su obiettivi dell'Inghilterra.





Francoforte - Durante una sosta sull'aeroporto tedesco i piloti del 18° Gruppo CT s'intrattengono con ufficiali della Luftwaffe. I famosi assi tedeschi, Galland, Moelders e Wick furono prodighi di consigli per i cacciatori italiani inadeguatamente armati a combattere la RAF.

Caccia CR.42 sul campo di Ursel assegnato al 18° Gruppo CT. Le squadriglie del reparto erano al comando rispettivamente: 83ª (Cap. E. Molinari), 85ª (Cap. G. Anelli), 95ª (Cap. G. Lodi). Il materiale di volo italiano si dimostrò inadatto a combattere nei freddi cieli del nord Europa.





Un CR.42 impantanato ad Ussel. Il confronto fra la R.A. e la R.A.F. mise in cruda evidenza l'inadeguatezza tecnologica, bellica e dottrina dell'aviazione italiana non sempre compensata dal valore e dai sacrifici degli aviatori italiani.

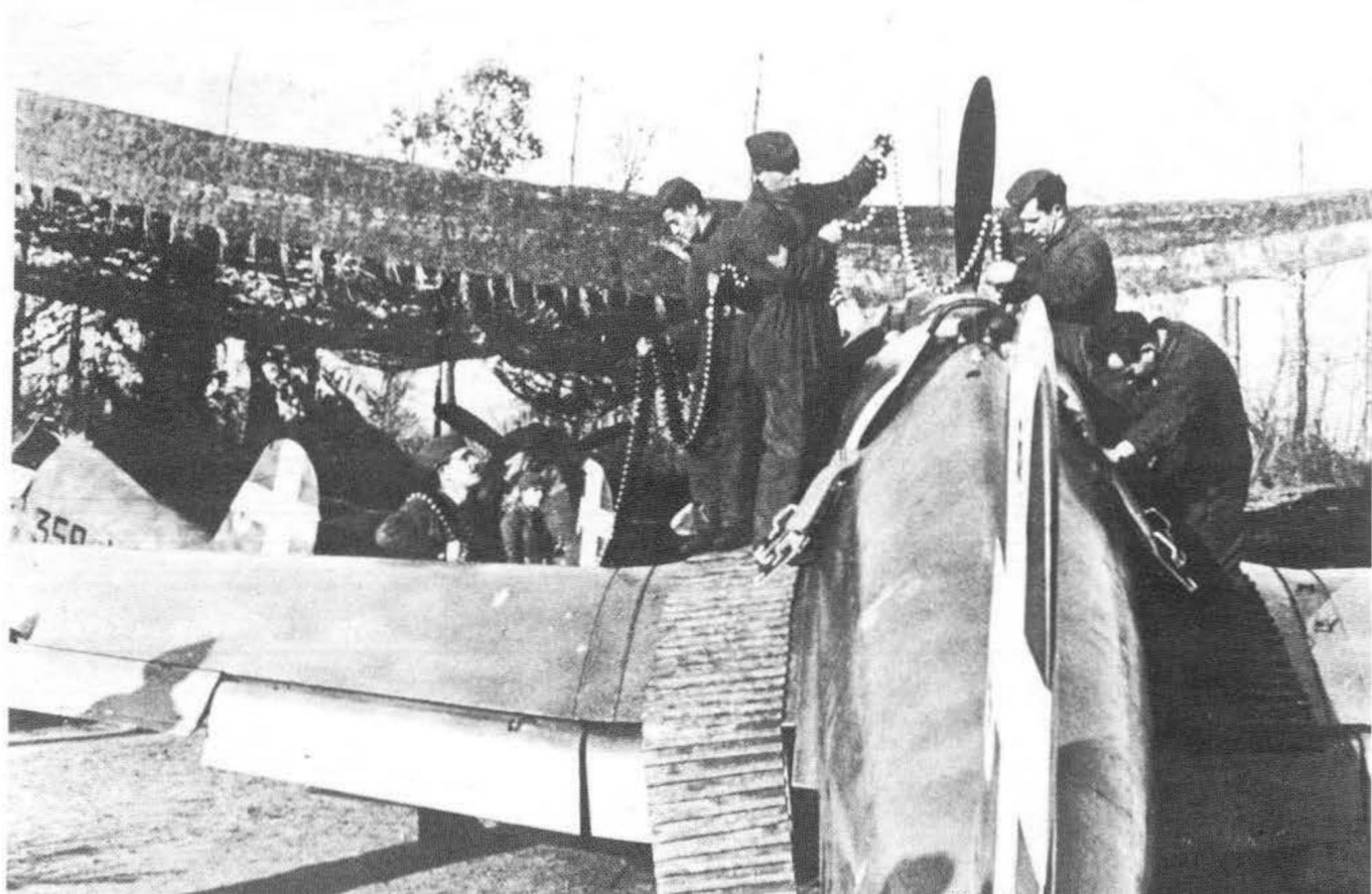
Gli avieri consumano il rancio vicino ai loro aeroplani. In più occasioni i piloti del 18° Gruppo CT. ebbero occasione di battersi contro i piloti della RAF affrontando con coraggio e determinazione i temibili Hurricane posti a difesa dell'Inghilterra.





Un G.50 del 20 Gruppo CT. (Magg. M. Bonzano) assegnato al CAI si appresta a decollare dall'aeroporto di Bolzano/S. Giacomo per Monaco/Riem durante il volo di trasferimento alle basi del Belgio. Il 20° Gruppo venne distaccato dal 51° Stormo CT. basato a Ciampino.

Maldegem (Belgio) base del 20° Gruppo CT. Si caricano i nastri da 12,7 per le armi sincronizzate dei caccia G.50. Le squadriglie del reparto erano comandate rispettivamente: 351^a (Cap. A. Alessandrini), 352^a (Cap. L. Borgogno), 353^a (Cap. R. Roveda).

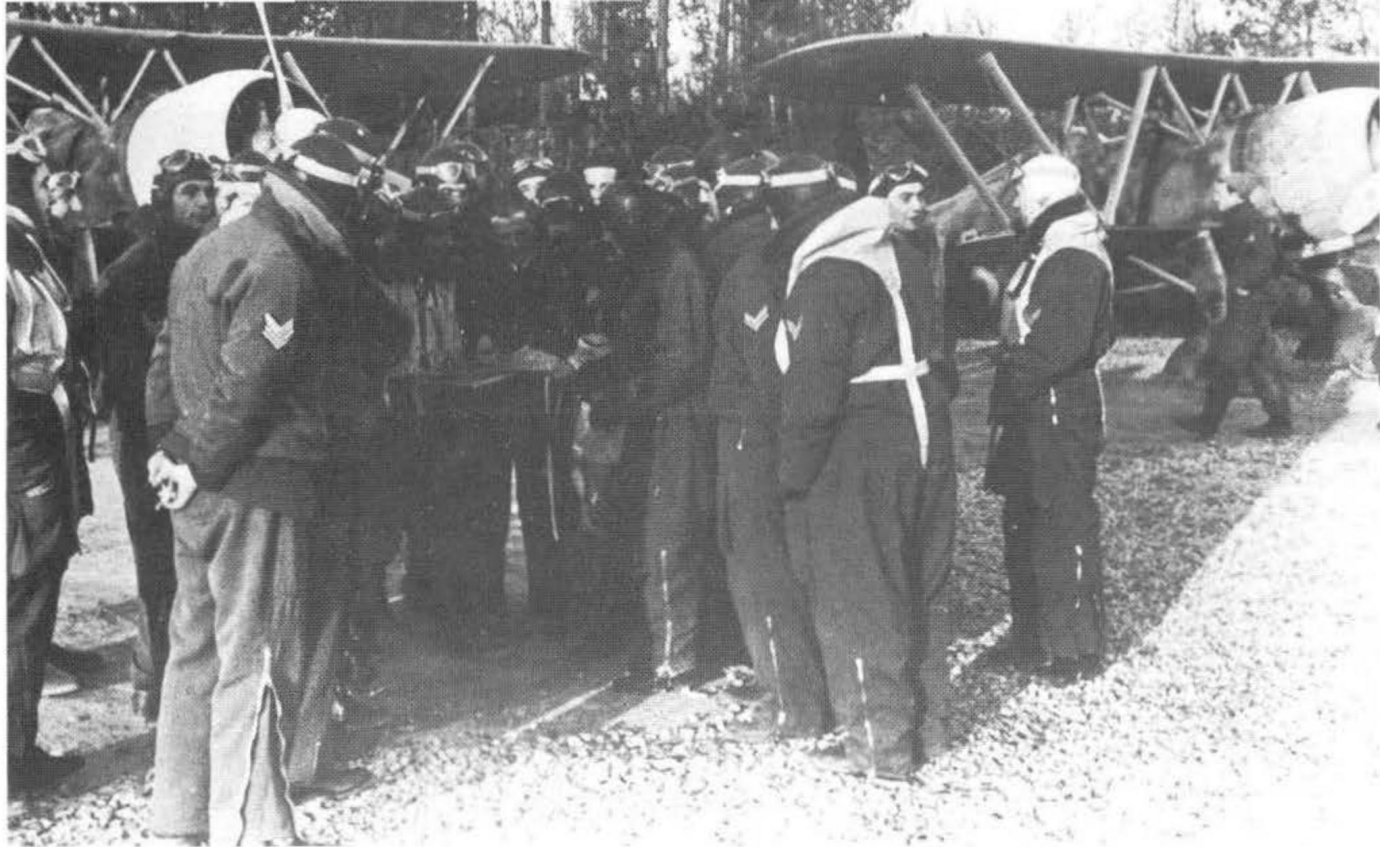




Prova motore ad un G.50 della 352^a Sqd. L'esperienza del CAI in nord Europa, mise in evidenza talune carenze nella preparazione professionale dei piloti nella navigazione strumentale, metodologie dei controlli radiogoniometrici e assistenza al volo con radio.

Curiosità di avieri germanici per un trimotore Cant.1007 Bis della 172 Sqd.RST (Cap. G. Vassallo). Il plurimotore CRDA poteva considerarsi come il più idoneo ed attrezzato velivolo del CAI per dotazione strumentale e caratteristiche di volo (velocità Km/h 455)

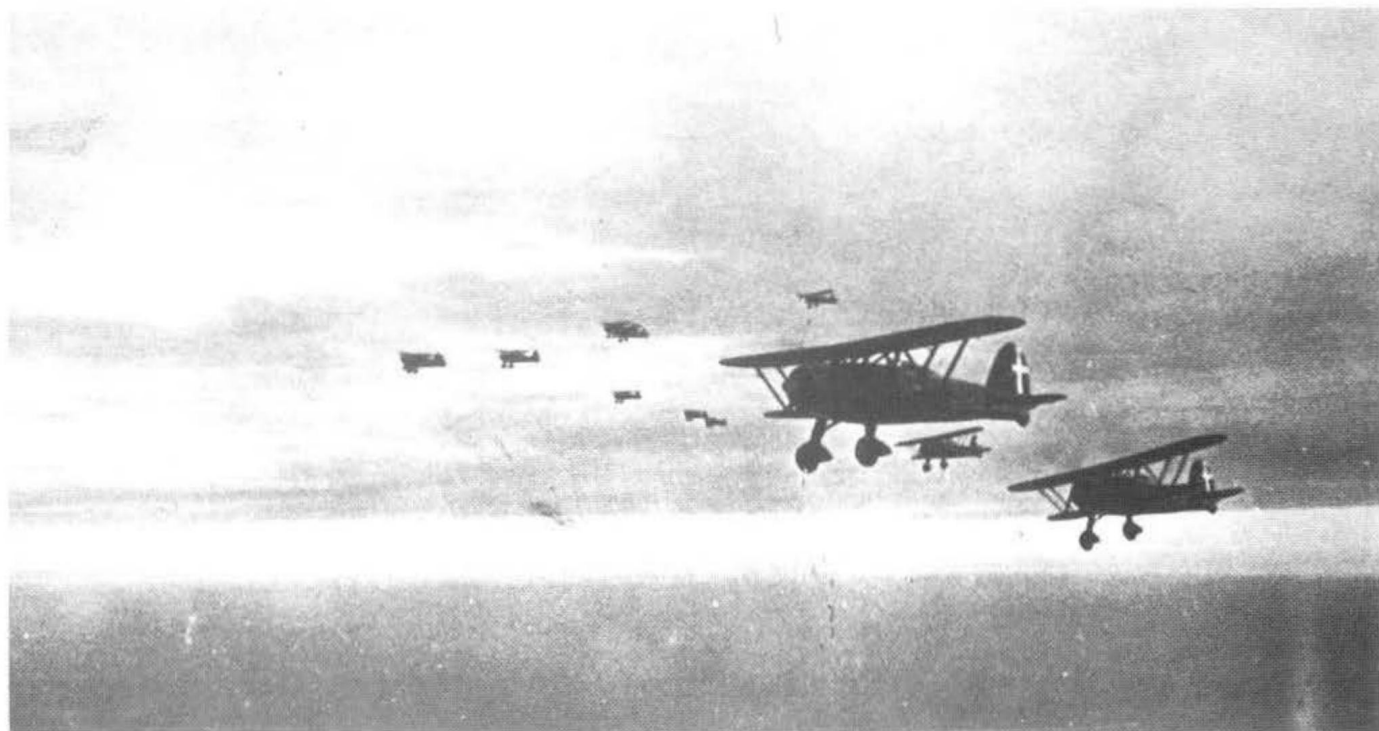




Cacciatori a rapporto prima di una missione di guerra sull'Inghilterra. Nonostante le sue carenze (abitacolo aperto, carrello fisso, formula biplana) il CR.42 ebbe mediamente un rendimento superiore al più moderno G.50 e più occasioni di scontro con la RAF.

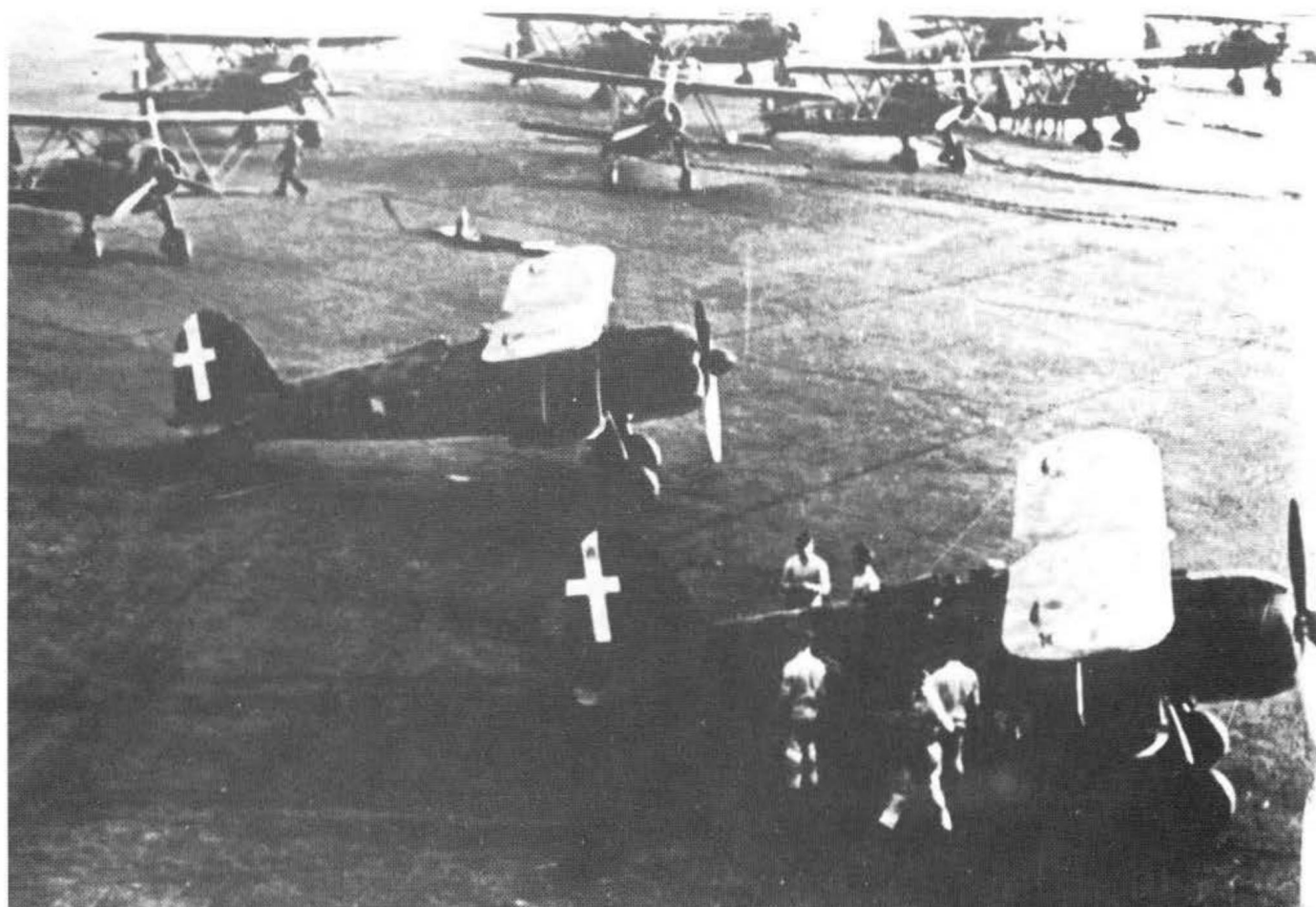
Si rendono gli onori ai caduti del CAI. Durante il breve ciclo operativo contro l'Inghilterra il Corpo Aereo Italiano ebbe 39 caduti, 18 feriti, 8 dispersi e la perdita di 38 velivoli di ogni tipo pari al 20% della forza iniziale (cause di guerra e incidenti).





La grave situazione nel Mediterraneo impose il rientro anticipato del CAI. Subito dopo l'arrivo in Italia il 18° Gruppo BT venne inviato di rinforzo in Libia assieme al 98° Gruppo BT. Altri andarono a combattere contro la Grecia. Il 20° Gruppo CT rimase in Belgio sino alla primavera del 1941.

Il 18° Gruppo CT si appresta a decollare per l'Italia sull'aeroporto di Monaco/Riem. La mancata assegnazione di caccia Messerschmitt Bf.109 richiesti dallo SM/RA alla Luftwaffe in 100 esemplari e accordati in soli 30, provocò anche il rientro del 20° Gruppo CT.





Tirana - 28.3.1940 - Festa della costituzione della R.A. - Sfilamento di reparti delle FF.AA. - Il comando dell'aviazione dell'Albania era affidata al Gen. S.A. Ferruccio Ranza valoroso pilota della 1^a guerra mondiale.

Veduta aerea del nuovo aeroporto di Tirana con la pista di atterraggio in avanzata costruzione. Nel breve volgere di un anno, la R.A. riuscì ad approntare in Albania una discreta organizzazione aeronautica con 10 campi di atterraggio e 4 piste.

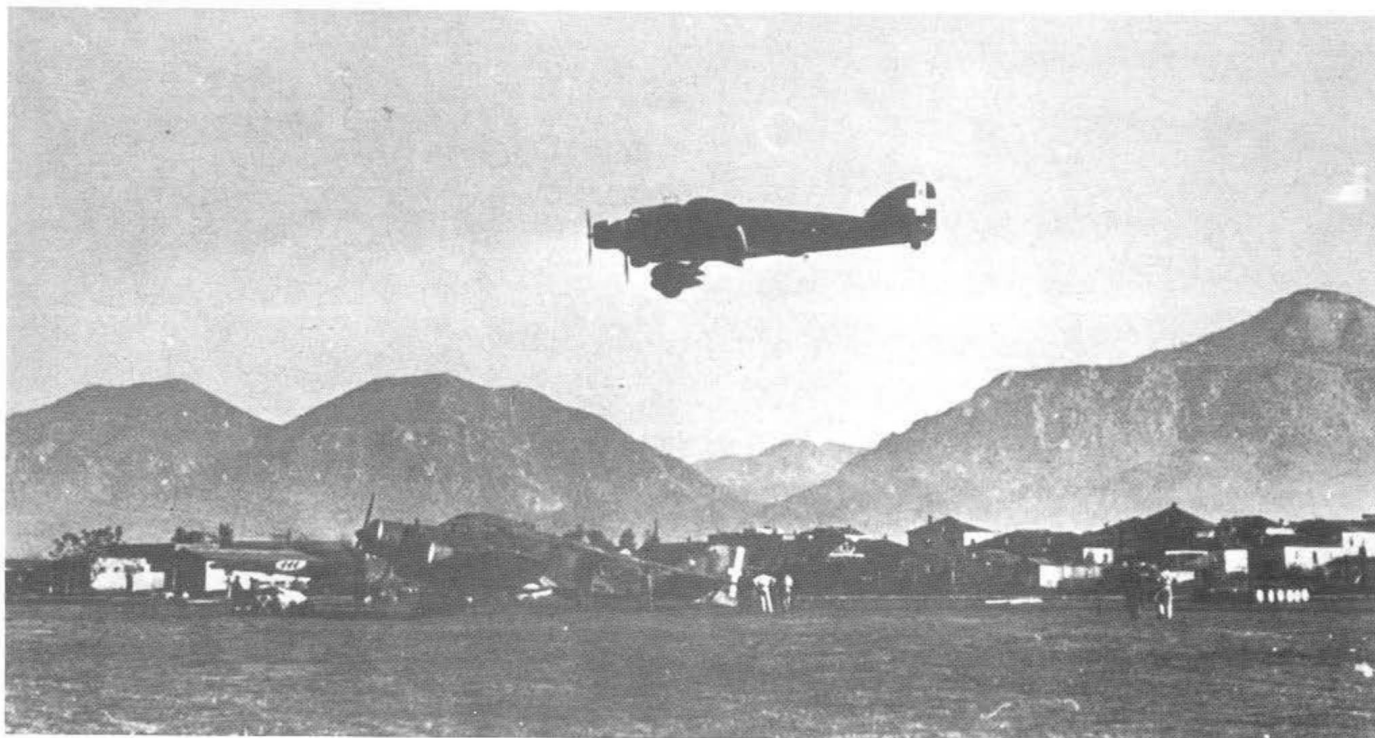




Tirana - Il Capo di S.M. Gen. Pricolo, il Gen. S.A. F. Ranza, il Gen. D.A. Gino Sozzani vice comandante Aeronautica Albania, il Col. A. Tessari comandante la Caccia, il Col. U. Nannini comandante il Bombardamento - durante un rapporto di servizio all'aeroporto albanese.

In previsione dell'attacco alla Grecia vengono inviati rinforzi in Albania. Reparti alpini della Div. "Julia" (Gen. Girotti) sbarcano a Valona. Governatore dell'Albania era il Luogotenente Gen. G. Jacomoni, comandante militare il Gen. Visconti-Prasca del R.E.





SM.81 del 38° Stormo BT (Col. D. Ludovico) in atterraggio a Valona. Le F.A. d'Albania comprendevano al 28.10.1940: 105° Gruppo BT (Ten. Col. G. Ciano), 160° Gruppo Aut. CT (Ten. Col. L. Colacicchi), 72° Gruppo O.A. (88 aerei fra SM.81, SM.79, CR.32, CR.42, Ro.37).

Il Ten. Col. R. Cozzi comandante il 72° Gruppo O.A. (Sqd. 42/25/230 dislocate fra Argirocastro, Valona, Devoli), il Ten. Col. Cadringer comandante il 104° Gruppo BT (Sqd. 252/253). Un piano di rafforzamento per l'Albania era stato predisposto dallo S.M.A. in previsione dell'attacco alla Grecia.





Una storica foto della guerra di Grecia: avanguardie del 7° Rgt. Cavalleria Lancieri di Milano superano il fiume Kalamas al confine fra l'Albania e la Grecia. Il 28 ottobre 1940 l'Italia iniziava la guerra contro la Grecia che doveva rivelarsi disastrosa e allarmante per la carente situazione delle FF.AA. e dei comandi.

Un carro L.3 lanciafiamme della Div. Cor. "Centauro" (Gen. Magli) al confine greco. Sulle Alpi come in Africa orientale, in Libia come in Albania lo stesso inadeguato armamento, le stesse difficoltà, lo stesso coraggio e spirito di sacrificio dei soldati italiani.





Un trattore per artiglieria SPA/Pavesi P.4/110 impantanato sulle impraticabili piste montane dell'Albania. La stagione piovosa e l'inclemenza del tempo sconsigliavano logicamente una guerra di montagna in tali condizioni operative, ma l'offensiva ebbe luogo ugualmente con esiti negativi.

Caccia Fiat CR.32 del 160° Gruppo Aut. CT (Sqd. 393/394). Nei cieli della Sicilia e della Sardegna, in Libia, in Africa orientale e in Albania l'Aeronautica italiana dovette affrontare l'agguerrito nemico con materiale di volo tecnicamente superato e bellicamente inadeguato.

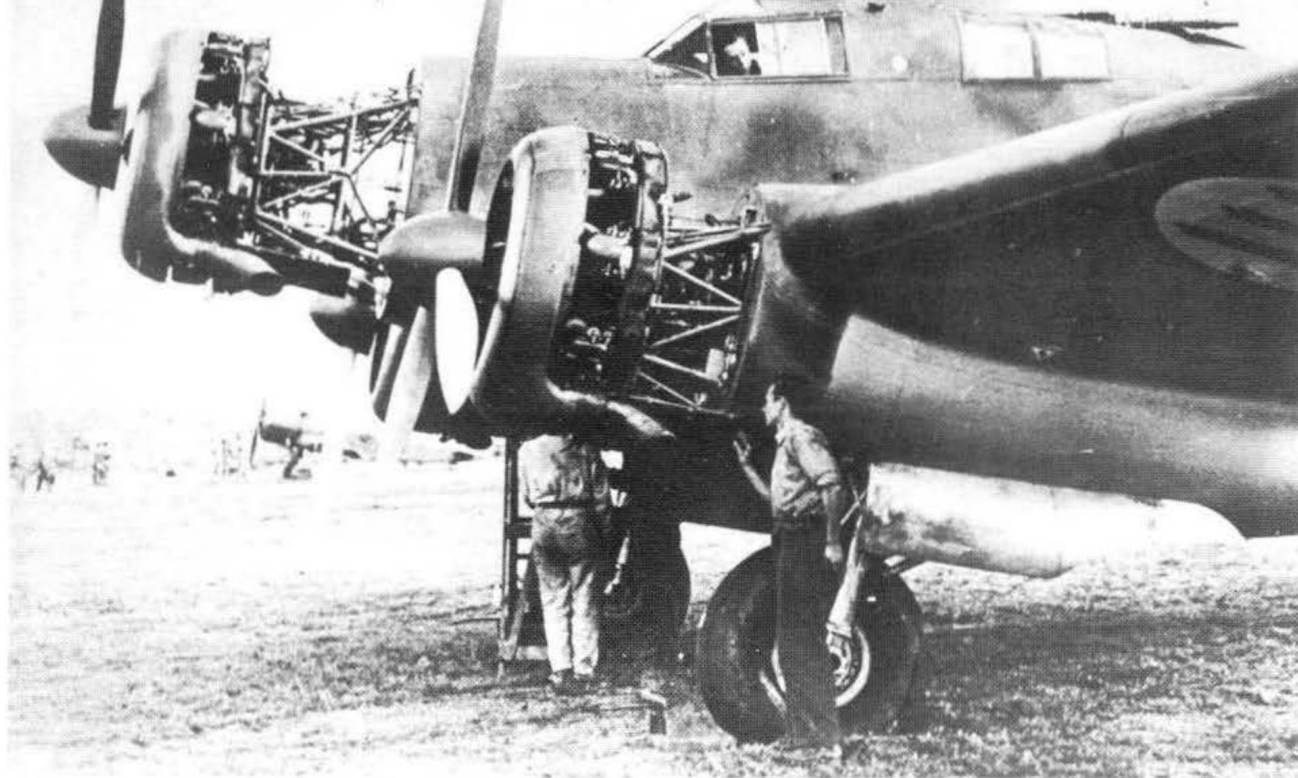




Un Fiat G.50 del 24° Gruppo Aut. CT. Sqd. 354/355 - Fra il 1° e il 5 novembre affluirono in Albania un gruppo da BT. (104°) e tre gruppi CT. (24°, 150°, 154°) che portarono la forza iniziale a 31 SM.79, 24 SM.81, 47 G.50, 46 CR.42, 25 Ro.37 - complessivamente 187 aerei.

Bersaglieri motociclisti del XXVI C. d'Ar. (Gen. Masci) bloccati dal fango e dall'acqua nel Korciano. Un totale di 105.000 soldati italiani si trovò contro imprevedibilmente circa 200.000 greci bene armati ed equipaggiati.





Ultimi controlli di un SM.79 del 46° Stormo BT. Un determinante appoggio alle operazioni militari venne dato dalla 4ª Squadra Aerea delle Puglie (Gen. E. Ilari) con 3 Stormi, 2 Gruppi da BT e 3 gruppi da caccia.

Si caricano bombe su un trimotore in partenza per una missione su obiettivi della Grecia. La 4ª Squadra Aerea partecipava alla guerra contro la Grecia con 16 squadriglie bombardieri, 2 di picchiatori e 4 da Caccia.





L'osservatore controlla la macchina fotoplanimetrica installata su un Ro.37. Il 72° Gruppo O.A. venne rinforzato successivamente con l'arrivo in Albania del 5° (Magg. R. Sisto) con le Sqd. 31/39 e con l'appoggio di altre 3 Sqd. autonome: 35ª, 87ª 114ª. (Coll. A. Vigna)

Rapporto ai piloti dei bombardieri prima della missione. L'aspro territorio ellenico e le avverse condizioni atmosferiche resero molto difficile l'esecuzione delle operazioni aeree e l'attività di volo.





Un Ro.37 della 39^a Sqd. in volo di guerra. L'attività della ricognizione aerea in Albania fu determinante per conoscere la situazione tattica e la dislocazione dei reparti non sempre collegati dalle comunicazioni radio. (Coll. A. Vigna).

Un obice da 100/17 mod. 1916 di preda bellica austriaca in azione sul fronte albanese. Un totale di 686 cannoni di cui solo 130 di moderna concezione erano schierati il 28.10.1940 sul confine greco.

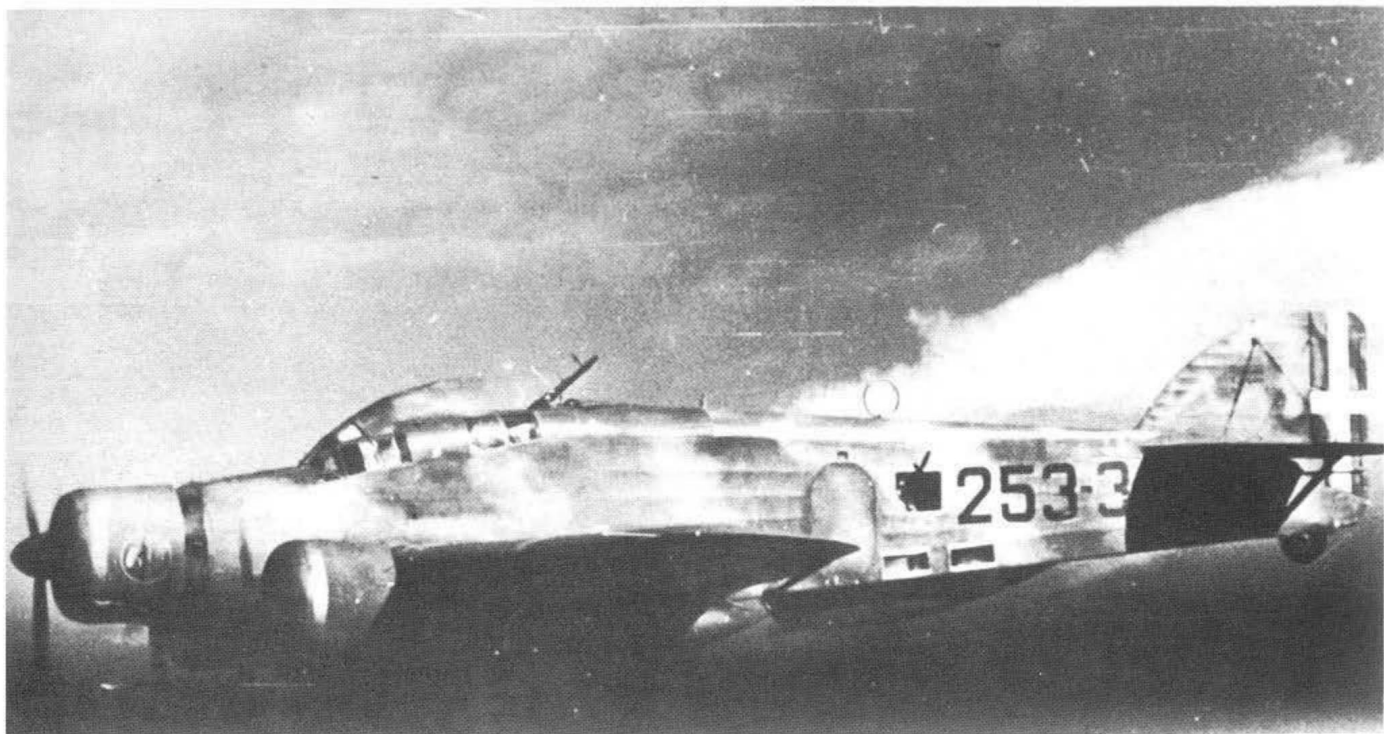




Comandanti piloti impegnati nella guerra contro la Grecia: Col. Nannini (46° Stormo BT), Ten. Col. Cadringer (104° Gruppo), Ten. Col. Ciano (105° Gruppo). L'aviazione ellenica disponeva il 28.10.1940 di 40 bombardieri, 44 caccia e 66 ricognitori con materiale di volo relativamente moderno ed efficiente.

Allegria di giovani cacciatori del 160° Gruppo CT. - I piloti italiani dovettero ben presto battersi contro la R.A.F. che inviò in Grecia consistenti reparti di bombardieri "Blenheim" e "Wellington", caccia "Gladiator" e "Hurricane".

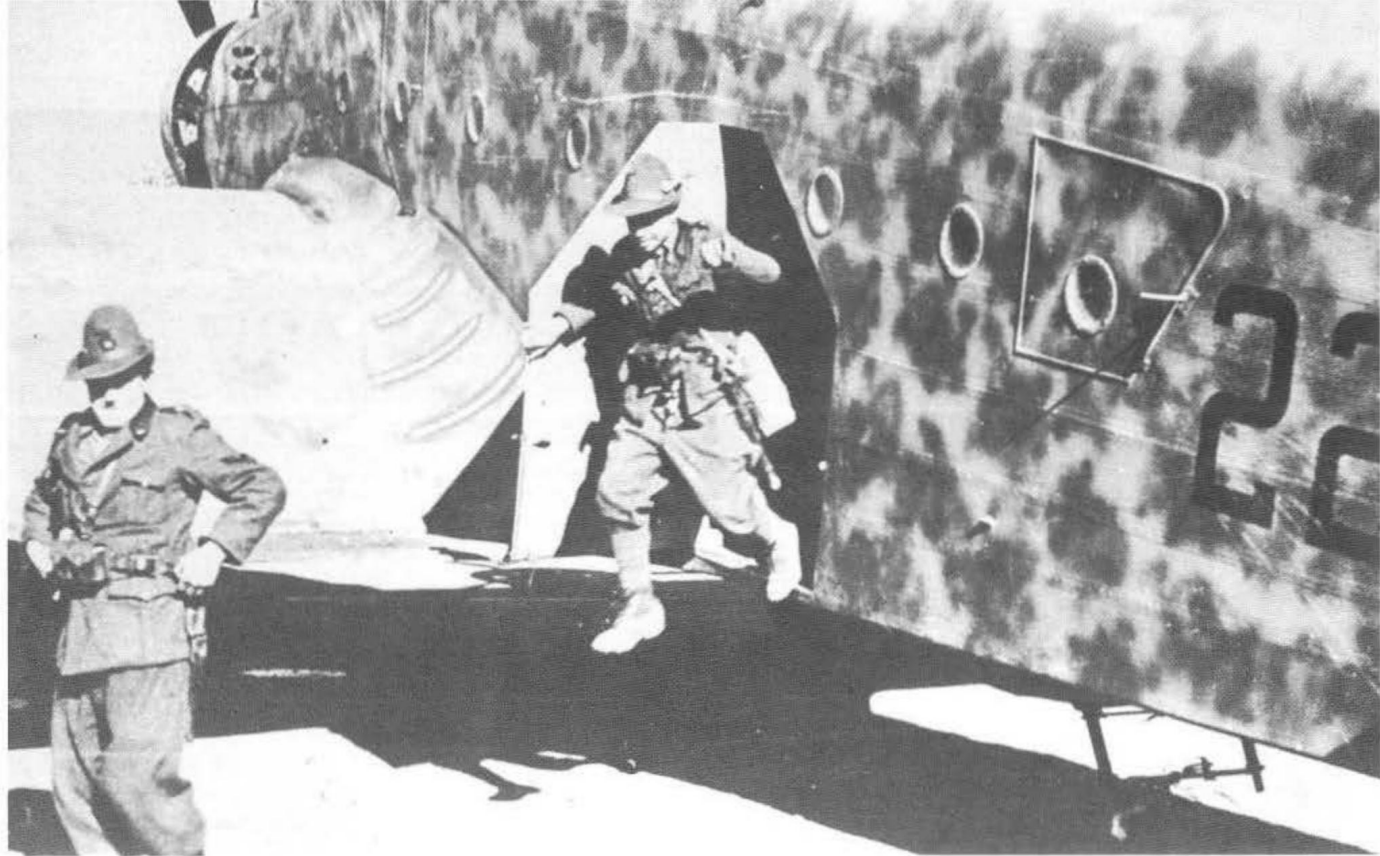




SM.79 della 253^a Sqd. (Cap. E. Carbone) in volo verso la Grecia. I primi attacchi vennero portati su Nestrani, Smerdeke, Florina, Kastoria, Kalibaki, tutti obiettivi tattici necessari a facilitare l'avanzata del C.S.T.A. (Comando Superiore Truppe Albania).

Bombardieri SM.81 del 37^o Stormo declassati al trasporto imbarcano a Brindisi gli alpini del Btg. "Verona" inviati urgentemente di rinforzo in Albania. Preziosa fu l'opera dei velivoli da trasporto fra l'Italia e l'Albania.





Il breve volo è terminato; l'alpino salta dal trimotore che lo ha trasportato in Albania. Altri reparti da trasporto con SM.81 vennero rapidamente costituiti in Albania per fronteggiare le grandi necessità del fronte.

Giungono di rinforzo a Lecce i Ju.87 del 97° Gruppo Aut. BT (Sqd. 209/239) con 18 Stukas. Il velivolo tedesco da picchiata si rivelerà molto congeniale per gli attacchi su obiettivi difficili e importanti del fronte greco.



Controllo di specialisti al motore Jumo 211 dello Ju.87. Il 97° Gruppo BT era al comando del Ten. Col. A. Moscatelli ed era stato costituito a Comiso con personale proveniente dal NATAT di Lonate Pozzolo.



Particolari dell'agganciamento di una bomba da 250 Kg. issata sull'apposito carrello elevatore. I velivoli Ju.87 erano della versione R.1 dotati di maggiore autonomia rispetto alla precedente B.2 (Collezione A. Vigna)





Galatina - Lecce - Sistemazione di bombe da 50 Kg. sotto le ali dello Ju.87. I primi attacchi in picchiata vennero effettuati il 4 novembre nella zona di Gianina, poi Florina, Presba, Gribovo e sui ponti del Kalamas.

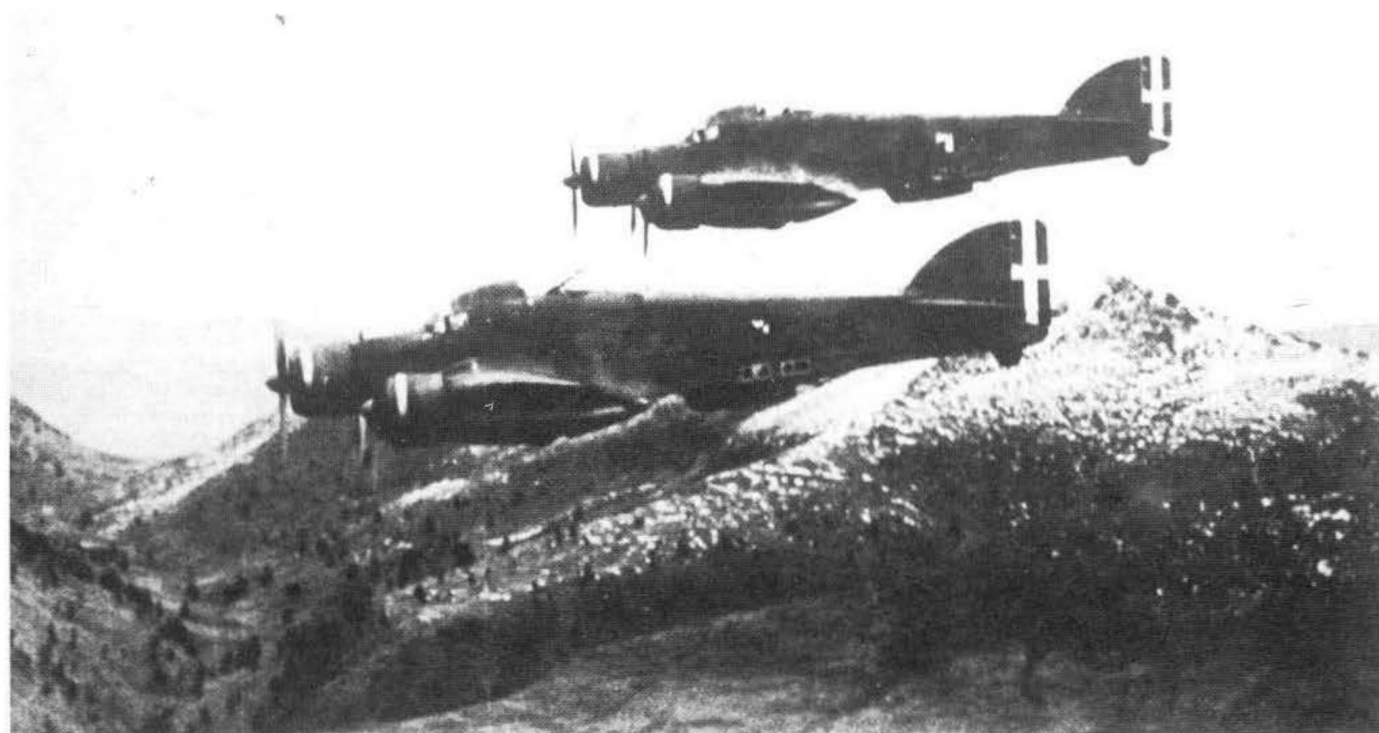
Si arma la MG.17 brandeggiabile dotata di caricatore a «binocolo». Lo Ju.87 aveva una velocità di circa 300 Km/h, tangenza m. 8000, autonomia di Km. 1700, carico bellico Kg. 500 di bombe, 1500 colpi per le tre armi di bordo.





Un ponte stradale sul fiume Kalamas centrato in pieno da Ju.87 della R.A. - La bassa velocità in cabrata rendeva però particolarmente vulnerabile lo Stukas ai caccia ed al tiro contraereo.

Trimotori SM.79 della 255^a Sqd. (Cap. C. Susinno) in volo a bassa quota sulle montagne della Grecia. Dopo una breve permanenza in Albania il 46° Stormo BT venne dislocato a Bari alle dipendenze della 4^a Squadra Aerea. (Coll. A. Vigna)





Scorta aerea ai convogli diretti verso l'Albania. Le squadriglie da R.M. 139^a, 141^a, 142^a, 288^a si alternarono assieme ai plurimotori terrestri nella scorta alle unità in navigazione. La Marina trasportò in Albania 244.000 soldati e 373.500 tonn. di materiali al 31.12.1940.

Prova motore ad un CR.42 del 150° Gruppo Aut. CT (Ten Col. R. Pratelli) Sqd. 364/365 - Il Caccia Fiat Era presente anche nel 160° Gruppo CT, nel 154° (Magg. A. Mastragostino) con le Sqd. 361/395. Complessivamente 46 esemplari.





Entrano in servizio i primi bimotori Ca.311 del 65° Gruppo O.A. più idonei all'impervio fronte greco-albanese. L'ufficiale osservatore del R.E. controlla la carta tattica collaborando efficacemente con i piloti della R.A.

Protezione dei campi d'aviazione dell'Albania da attacchi aerei nemici. Aviatori e artiglieri del R.E. attorno ad una mitragliera c.a.I.F./Scotti da 20 mm. - La difesa c.a. dell'Albania aveva 48 cannoni e 62 mitragliere con personale del R.E.





Un Cant.1007 Bis del 50° Gruppo BT. in decollo sul campo di Brindisi. Questo eccellente trimotore esordiva nella guerra di Grecia partecipando con 44 esemplari della versione Bis assegnati anche al 47° Stormo BT. (Col. S. Tadé).

Un Cant.1007 Bis della 216ª Sqd. 106° Gruppo BT. (Magg. G. Gori-Castellani) dislocato a Grottaglie assieme al gemello 107° (Magg. A. Paradisi). Questo trimotore volava a 450 Km/h, aveva una tangenza di m. 7500, autonomia Km. 1700.





Grottaglie - Passatempi sportivi degli aviatori del 47° Stormo BT. - Nel reparto faceva parte in qualità di comandante di squadriglia il Cap. Vittorio Mussolini. Nello stormo coesistevano Cant.1007 con deriva unica e sdoppiata.

La versione Bis del trimotore Cant.1007 era anche caratterizzata dal timone bideriva (variante di produzione IV serie) dai motori potenziati P.XI Bis RC 40 da 1000 HP, da una maggiore velocità e autonomia. L'armamento era di 4 armi da 12,7 e 7,7.





Un biplano IMAM-Ro.37 in volo sulle montagne dell'Epiro innevate. Il velivolo appartiene alla 35^a Sqd. O.A. del 68° Gruppo. La ricognizione terrestre era presente in Albania con 8 squadriglie con Ro.37 e Ca.311.

Una eloquente immagine della quota a cui dovevano volare i bombardieri sul difficile territorio montuoso della Grecia con alte cime, scarsa visibilità, difficili condizioni meteorologiche e climatiche che rendevano oltremodo penosa l'attività del personale.





Grande importanza venne data durante la campagna di Grecia agli aviorifornimenti di materiali di sopravvivenza alle truppe rimaste isolate in montagna dai combattimenti con reparti ellenici. Un SM.81 con aviorifornitori tipo Bordin.

Scambio di consegne al comando del 38° Stormo BT. Il Col. Giuseppe Fresia passa il reparto al Col. Domenico Ludovico. Il reparto operò per quasi tutto il corso del conflitto con la Grecia con i suoi SM.81 ed ebbe i BR.20 sul finire del marzo 1941.





Il Cap. Bruno Mussolini comandante la 260^a Sqd. da bombardamento del 47° Stormo BT. discute con l'equipaggio i particolari della missione da compiere davanti al suo Cant.1007Bis dislocato a Grottaglie. Compi numerose missioni su Tatoi, Perati, Kalibaki, Larissa, Patrasso.

Un SM.81 della Sqd. autonoma T di Aeralba in volo per lanciare rifornimenti a reparti isolati. Sul finire del 1940 venne adottata per i velivoli dell'Asse operanti nel Mediterraneo la fascia bianca di identificazione in fusoliera.

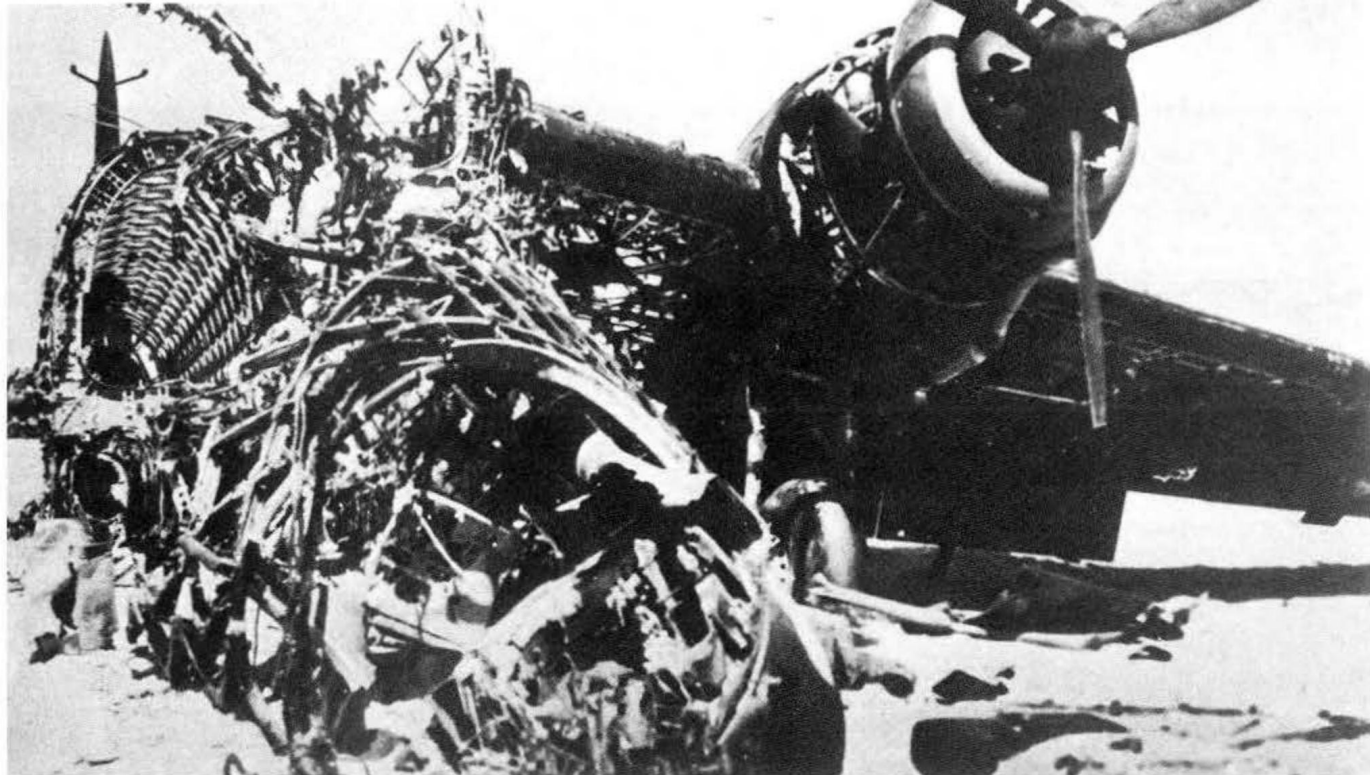




Uno Ju.52 del I/KG.1 (Magg. H. Witt) in volo sulle Puglie diretto in Albania. Il gruppo da trasporto della Luftwaffe (Trasgerma) collaborò efficacemente con la R.A. trasportando in Albania 30000 soldati e 4700 tonn. di materiali.

Soldati ed avieri scaricano da uno Ju.52 del KG.1 casse di munizioni. Si notano le pessime condizioni del campo infangato che rendono una eloquente immagine delle difficoltà in cui operava in Albania l'aviazione.





Un bimotore "Wellington" colpito dalla difesa c.a. e costretto ad un atterraggio di fortuna nella zona di Valona. La R.A.F. effettuò numerose incursioni su porti ed aeroporti albanesi subendo però notevoli perdite.

Caccia G.50 del 154° Gruppo Aut. CT. sul campo albanese di Berat. Il caccia Fiat esordiva per la prima volta in combattimento nel Mediterraneo non avendo partecipato, anche se presente, alle operazioni aeree sul fronte occidentale.





Un trimotore SM.79 sorvola il territorio albanese diretto ad un campo delle Puglie al rientro da una missione di guerra sul territorio ellenico. Il velivolo SIAI era presente con 6 squadriglie di bombardieri degli Stormi 12° e 46°.

Preparativi per la partenza di un bimotore BR.20 del 18° Stormo BT. (Col. P. Altan) dislocato sul campo di Grottaglie. Il bombardiere Fiat era presente con 62 esemplari degli stormi 18°, 37° e 13°.





Preparativi per il decollo di un BR.20 del 37° Stormo (Col. A. Banchieri) di base a Grottaglie. Un aviere e un carabiniere con la tradizionale lucerna rivestita in tela grigioverde sorvegliano le operazioni sul campo.

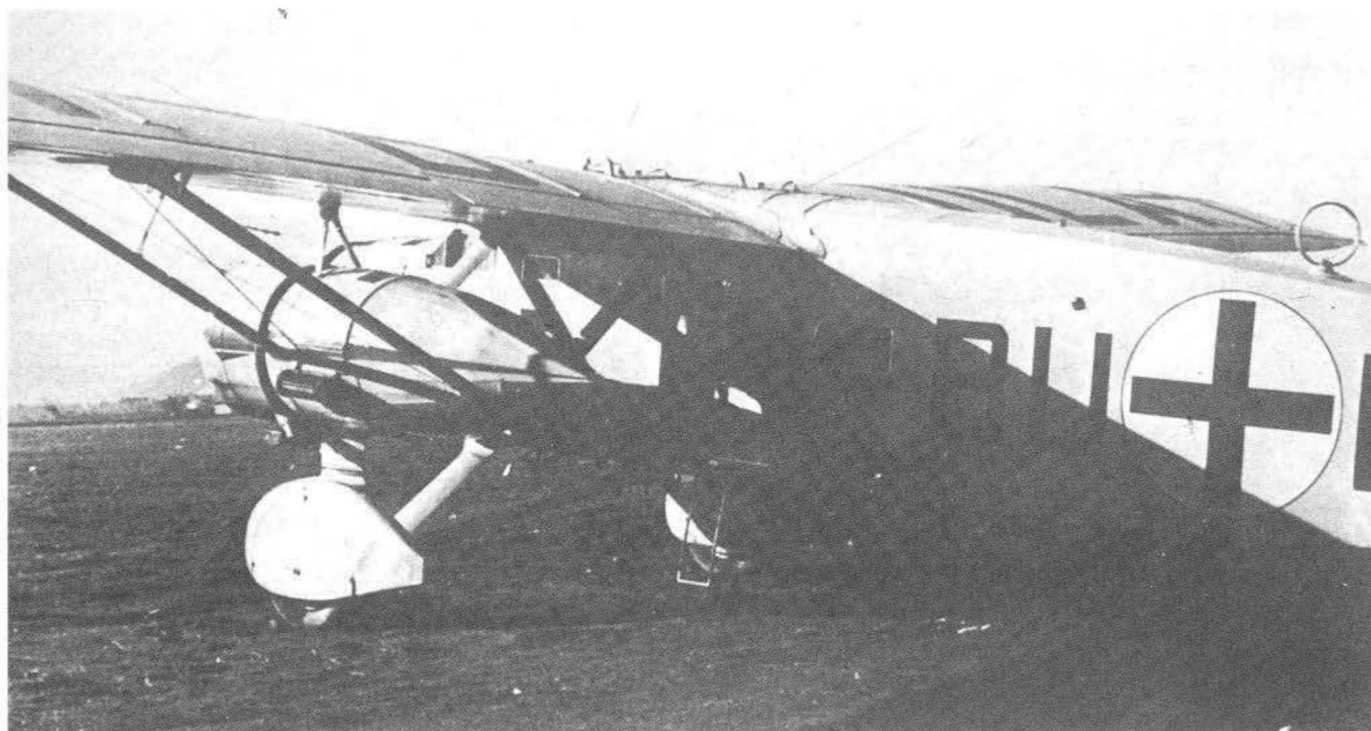
Un CR.42 rientra al decentramento al termine di una missione. Le particolari condizioni dei campi albanesi resi impraticabili dalla pioggia costrinsero la R.A. ad adottare piste in legno per il decentramento dei velivoli.

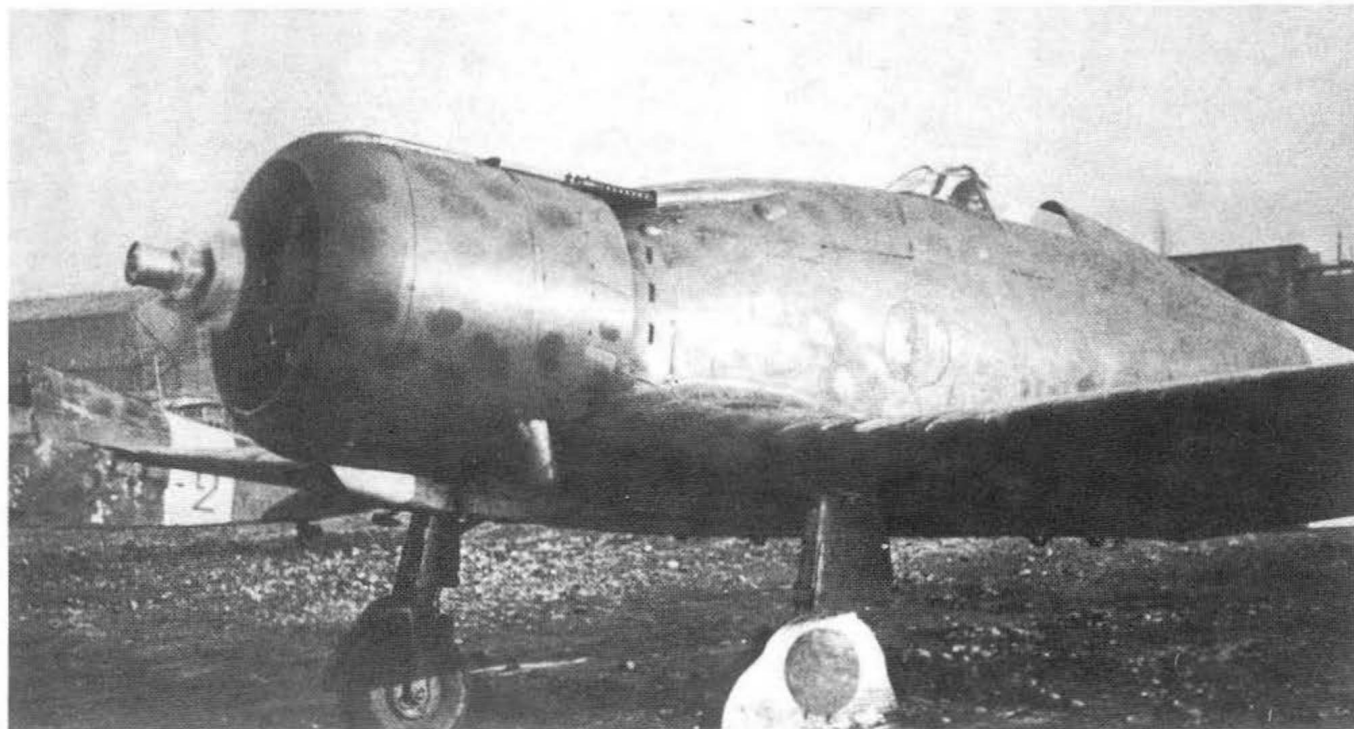




La Principessa di Piemonte in uniforme di crocerossina controlla l'imbarco di feriti e congelati su uno Ju.52 del KG.1 - A sinistra si nota il Col. von Gablenz - a destra il Ten. Col. H. Witt. 8346 feriti vennero trasportati in Italia dalla LW.

Un Ca.133/S in servizio presso l'Aeronautica/Albania. Questi trimotori resero preziosi servizi trasportando feriti e congelati dalle prime linee agli ospedali da campo nelle retrovie. Aerosiluranti inglesi affondarono a Valona la nave ospedale "Po" con luci accese e contrassegni internazionali.

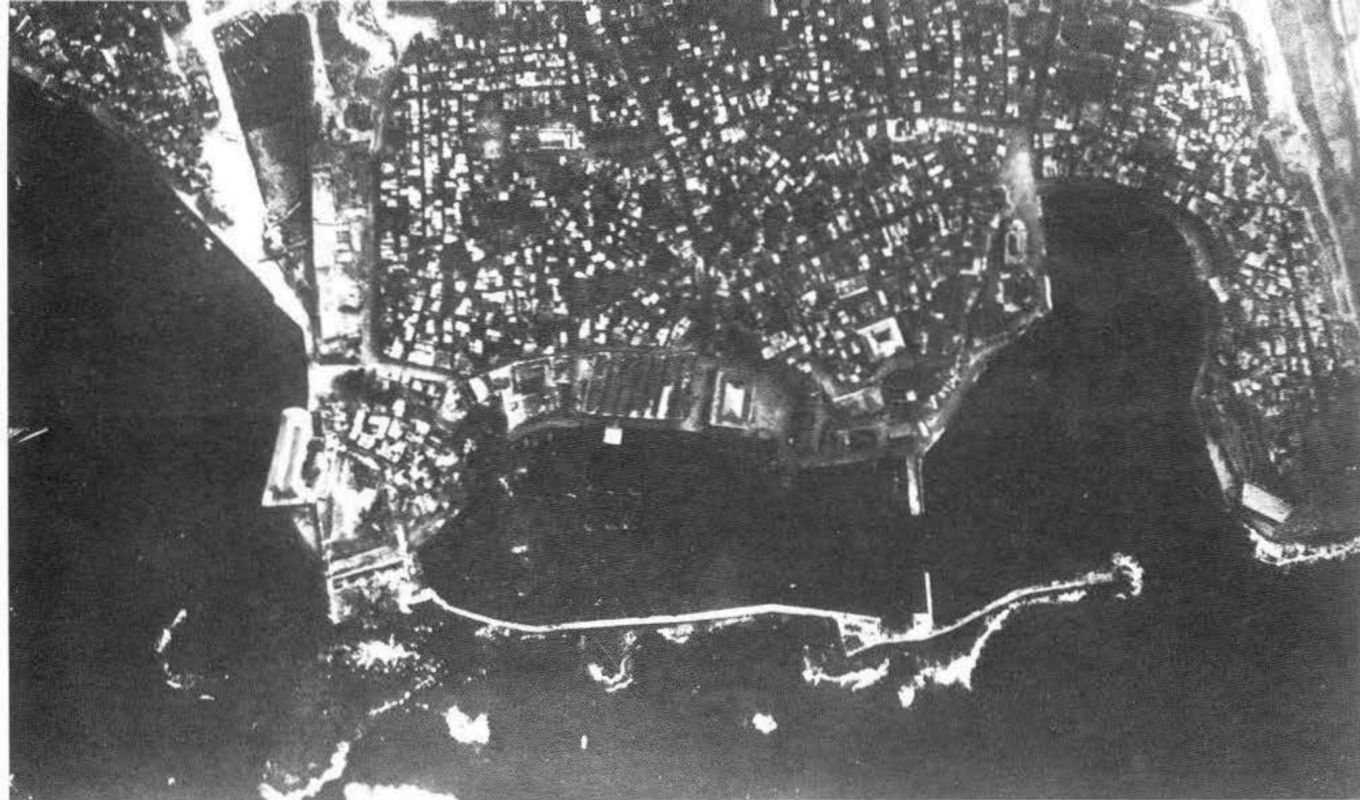




Un G.50 del 24° Gruppo CT - 355^a Sqd. (Cap. E. Foschini). Il caccia Fiat aveva una velocità massima di Km/h 472, autonomia 1000 Km. tangenza m. 9900. Era presente con 5 squadriglie e 60 velivoli della versione Bis.

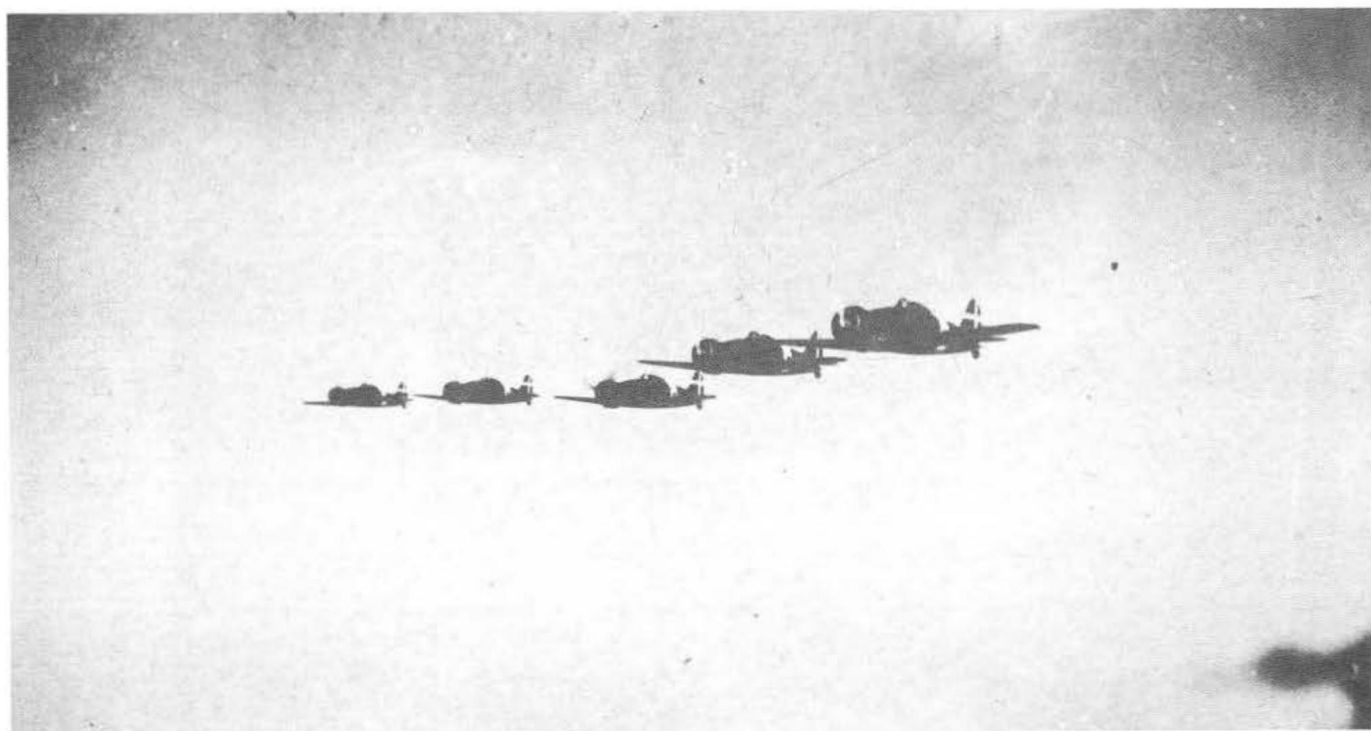
Il personale del 116° Gruppo BT (Ten. Col. G. Scarlata) impegnato in una partita di pallavolo sul campo di Lecce. Il reparto era dotato di bimotori Fiat BR.20/M - velocità Km/h 440, autonomia Km. 2750.

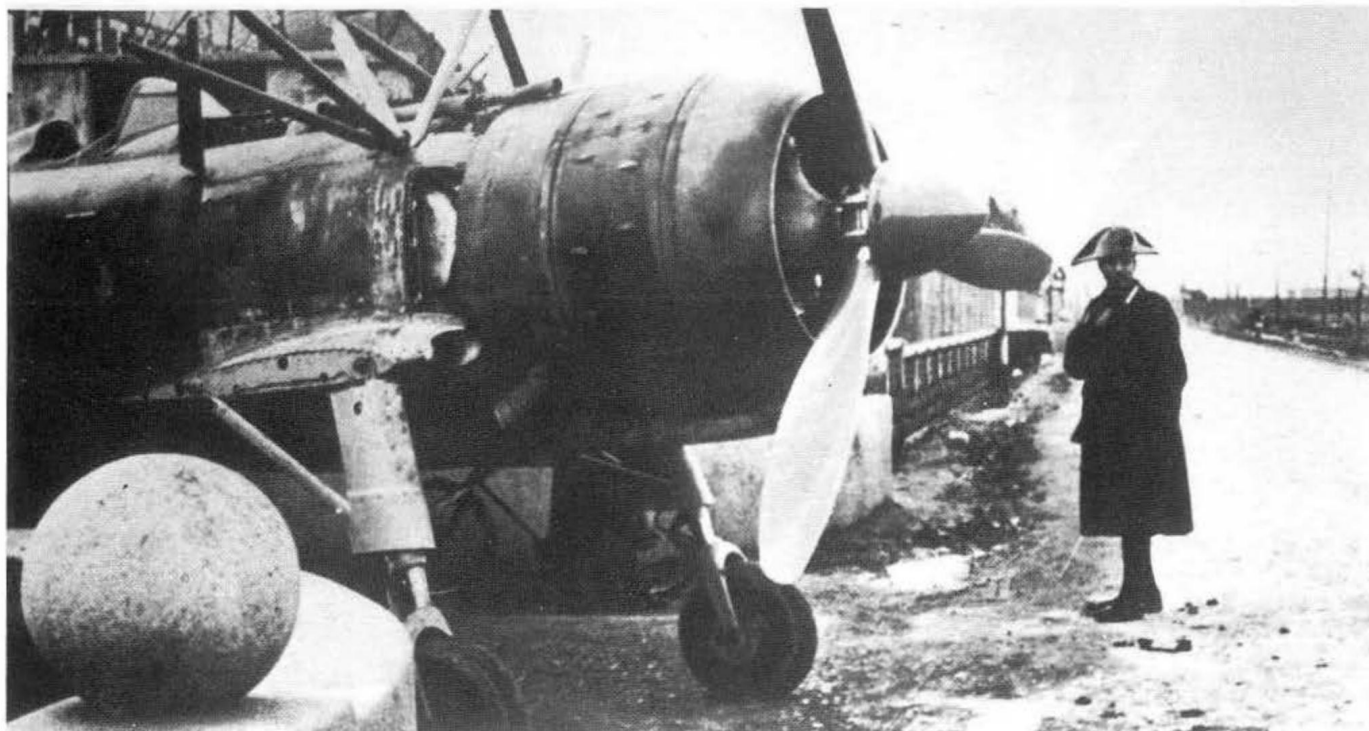




Bombardamento nel porto di La Canea (Creta) effettuato il 1° novembre dai bombardieri del 92° Gruppo (Ten. Col. N. Puccio) del 39° Stormo BT. dell'Aeronautica/Egeo dislocato a Gadurrà con trimotori SM.79.

Pattuglia di MC.200 del 152° Gruppo Aut. CT. (Ten. Col. G. Melotti). Il caccia Macchi era presente in 10 squadriglie con 110 velivoli appartenenti ai gruppi 21°, 22°, 152°, 153° partecipanti in diversi periodi alla campagna con la Grecia.

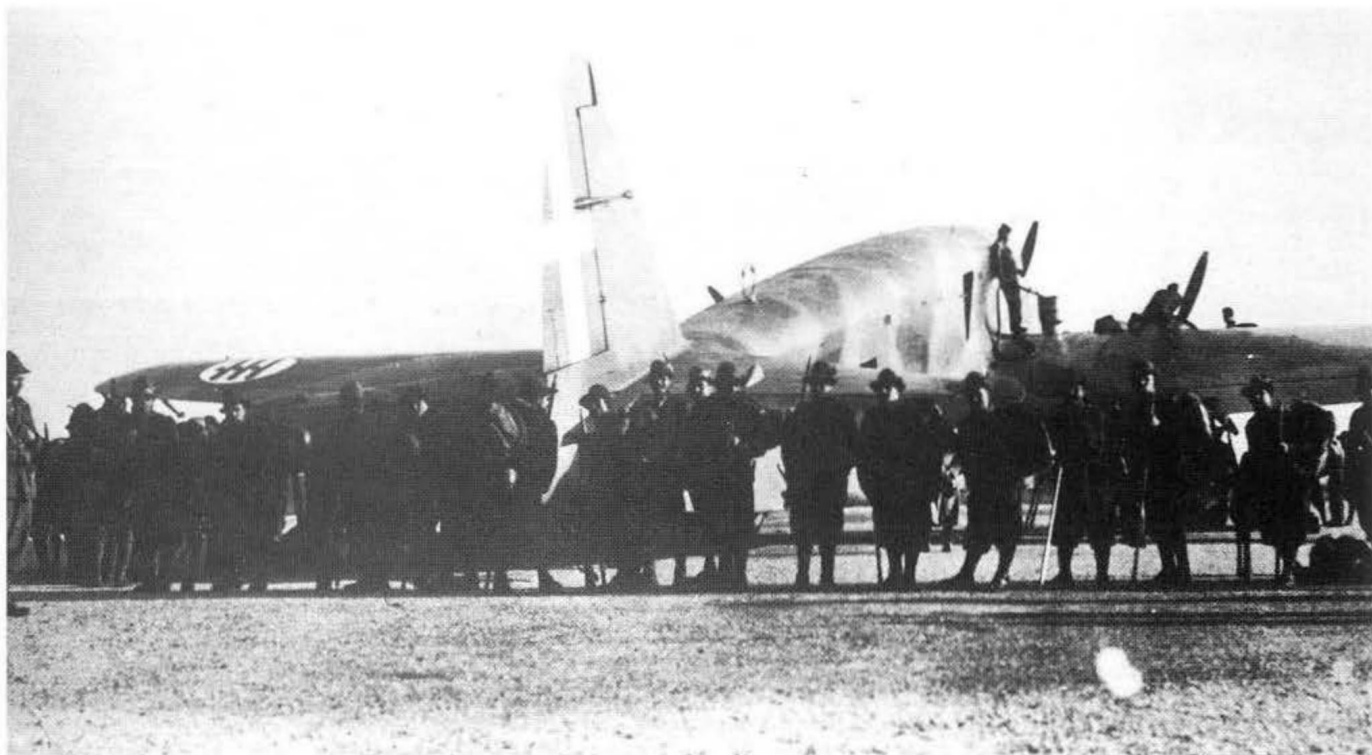




Un CR.42 in riparazione presso la SRAM di Tirana. Il caccia Fiat venne gradualmente sostituito dai più prestanti Mc.200 allorchè la R.A.F. affiancò ai superati "Gladiator" i più temibili e veloci "Hurricane".

Pattuglia di G.50 in volo di protezione nella zona di Valona. I velivoli appartengono al 24° Gruppo Aut. CT (355ª Sqd.). Numerosi combattimenti aerei con i caccia inglesi si verificarono nella guerra con la Grecia.

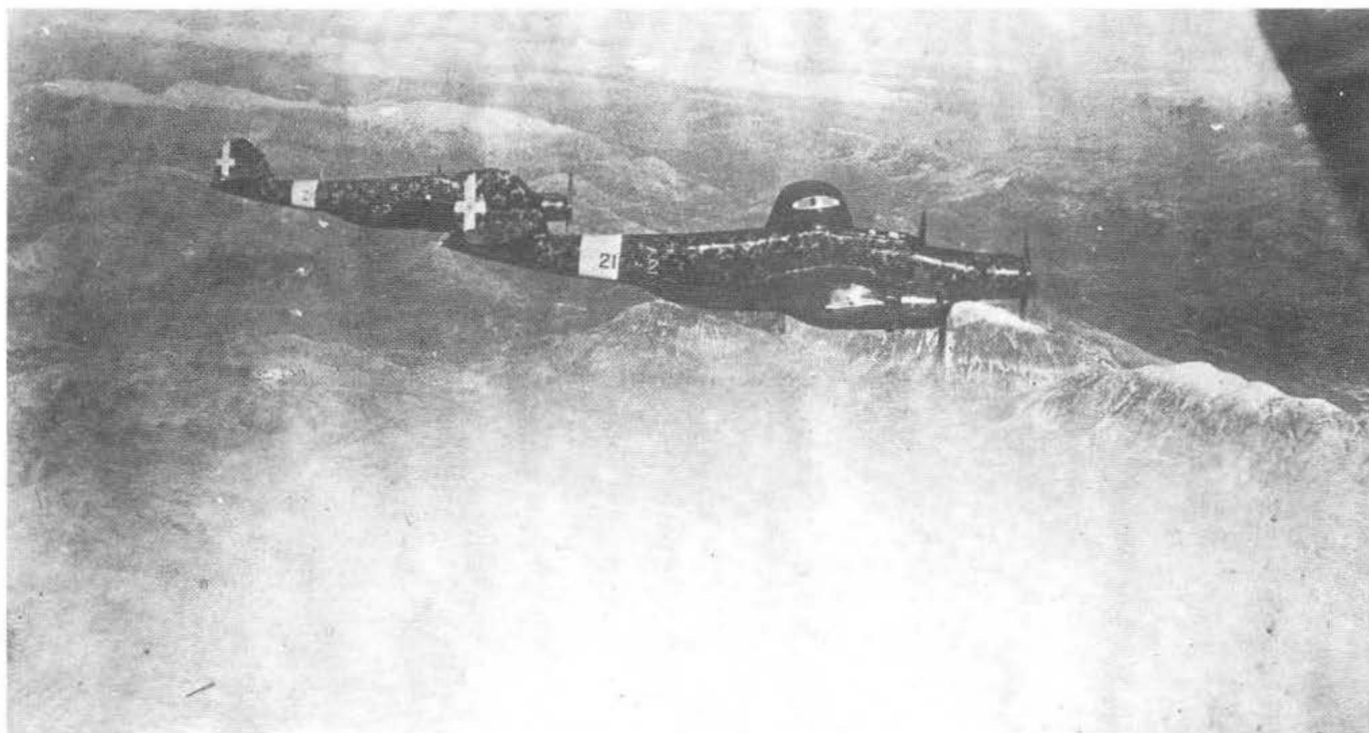




Alpini della Div. "Cuneense" in attesa d'imbarco su un trimotore SM.82 del SAS. I trasporti aerei ebbero un grande incremento durante la campagna di Grecia convalidando la straordinaria importanza di tale servizio.

Ai velivoli del SAS è doveroso affiancare i plurimotori dei Nuclei di Comunicazione Aerei che operarono intensamente per tutto il corso del conflitto. Un bimotore Fiat. G.18 del N.C.A. sorvola un aeroporto delle Puglie.





Pattuglia di Cant.1007Bis della 210^a Sqd./50^o Gruppo del 16^o Stormo BT. in volo sulle montagne della Grecia diretta ad un attacco contro il Canale di Corinto. La 4^a Squadra Aerea disponeva di 133 aerei fra Cant.1007, BR.20, Cant.506, Ju.87, MC.200, G.50 e CR.32.

Centro di comunicazioni radio del Comando Aeronautica per l'Albania. L'organizzazione aeronautica venne via via migliorata e potenziata per renderla adeguata alle crescenti necessità del servizio di guerra.





Preziosa e insostituibile come sempre l'opera dei specialisti della R.A. sia di terra che del personale navigante per assicurare efficienza e funzionalità ai reparti e servizi della R.A. - Un trattore rimorchia un BR.20/M.

Tirana - Visita d'ispezione del Gen. Pricolo ad Aeralba. A sinistra il Gen. Ranza, a destra il Gen. Sozzani. I Mc.200 del 22° Gruppo Aut. CT. (Magg. G. Borzoni). Il Capo di SM/RA svolse in Albania per incarico di Mussolini, un prezioso e delicato compito sull'inefficienza dei comandi e la disorganizzazione dei servizi logistici.



Dicembre 1940 - Parte per l'Albania il nuovo capo di S.M.G. Gen. Ugo Cavallero che ha sostituito nella massima carica di comando delle FF.AA. italiane il Maresciallo Pietro Badoglio destituito dal Duce. Il Gen. Cavallero assunse anche il comando di tutte le truppe al fronte greco-albanese.



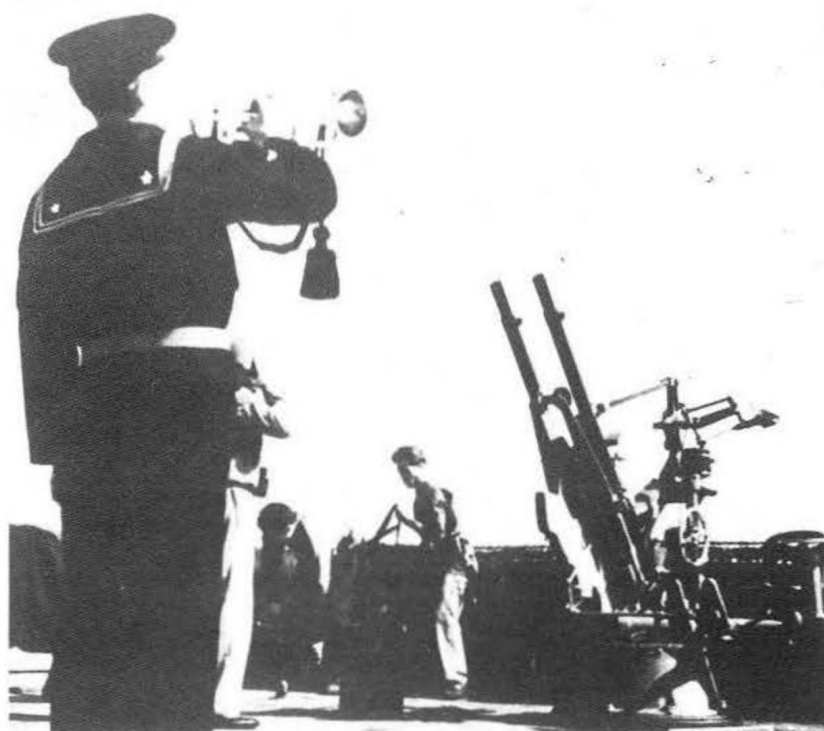
Il Gen. Ranza riceve a Tirana il Gen. Cavallero. L'Italia stava attraversando nel novembre-dicembre 1940 una gravissima crisi morale e militare in Albania e in Africa settentrionale cui bisognava reagire immediatamente.





La Regia Marina compì in Albania un grandissimo sforzo operativo effettuando 292 convogli con 1112 unità - viaggi per tonn. 4.345.000 - La R. Torpediniera "Vega" che effettuò intenso servizio di scorta convogli nel Mediterraneo.

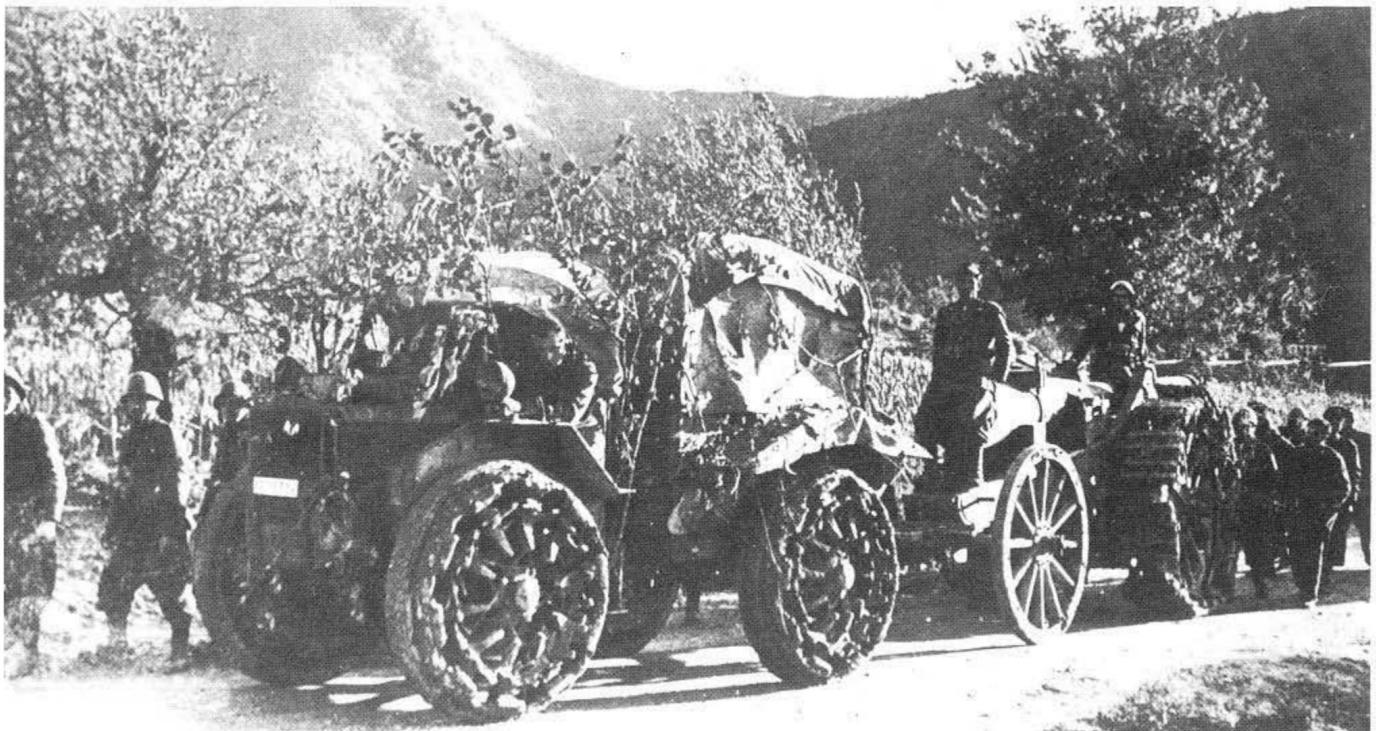
Allarme aereo ad una unità navale in servizio nel Canale d'Otranto. Si nota una mitragliera binata Breda da 12,7 mm. - La R. Marina disponeva in Albania di 78 bocche da fuoco AN/C.A. con calibri varianti dai 66 mm. ai 152 antinave.

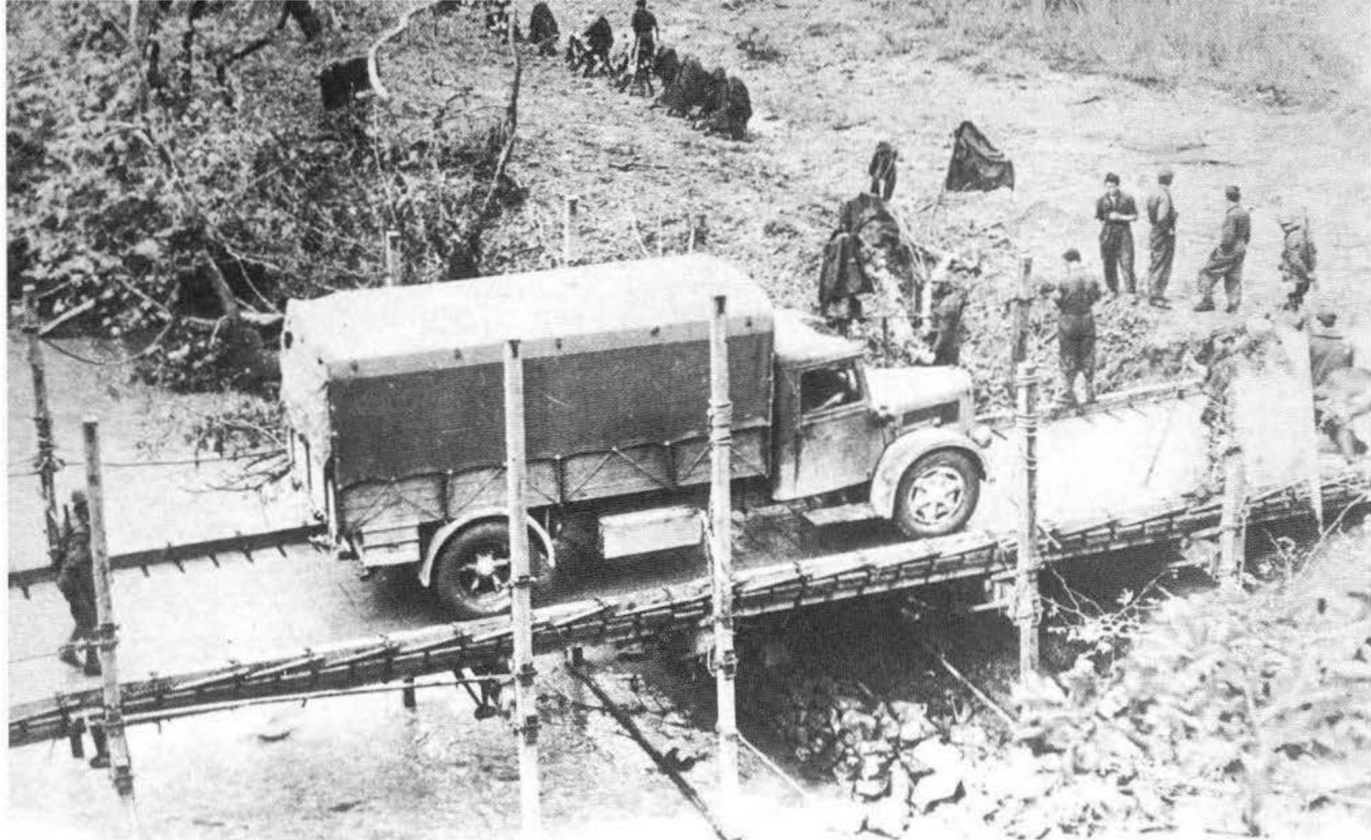




Aleggia nell'aria un sentimento di riscossa e di ripresa morale. Giungono in Albania i primi rinforzi rappresentati dai carri M.13/40 del 31° Rgt. Carristi div. cor. "Centauro" in marcia verso il fronte.

Vecchio, ma ancora valido per la guerra di posizione, un cannone da 149/35 della 1ª guerra mondiale trainato lentamente da un trattore SPA/Pavesi si muove verso il fronte.





Un autocarro OM "Taurus" attraversa un corso d'acqua su cui il Genio Pontieri ha gettato una passerella. Alla fine del 1940 erano presenti in Albania 2 Armate (IX e XI) con 29 divisioni e oltre 500.000 uomini.

Allarme aereo! I serventi della mitragliera Breda da 20/65 accorrono al pezzo pronti a rintuzzare l'offesa nemica.



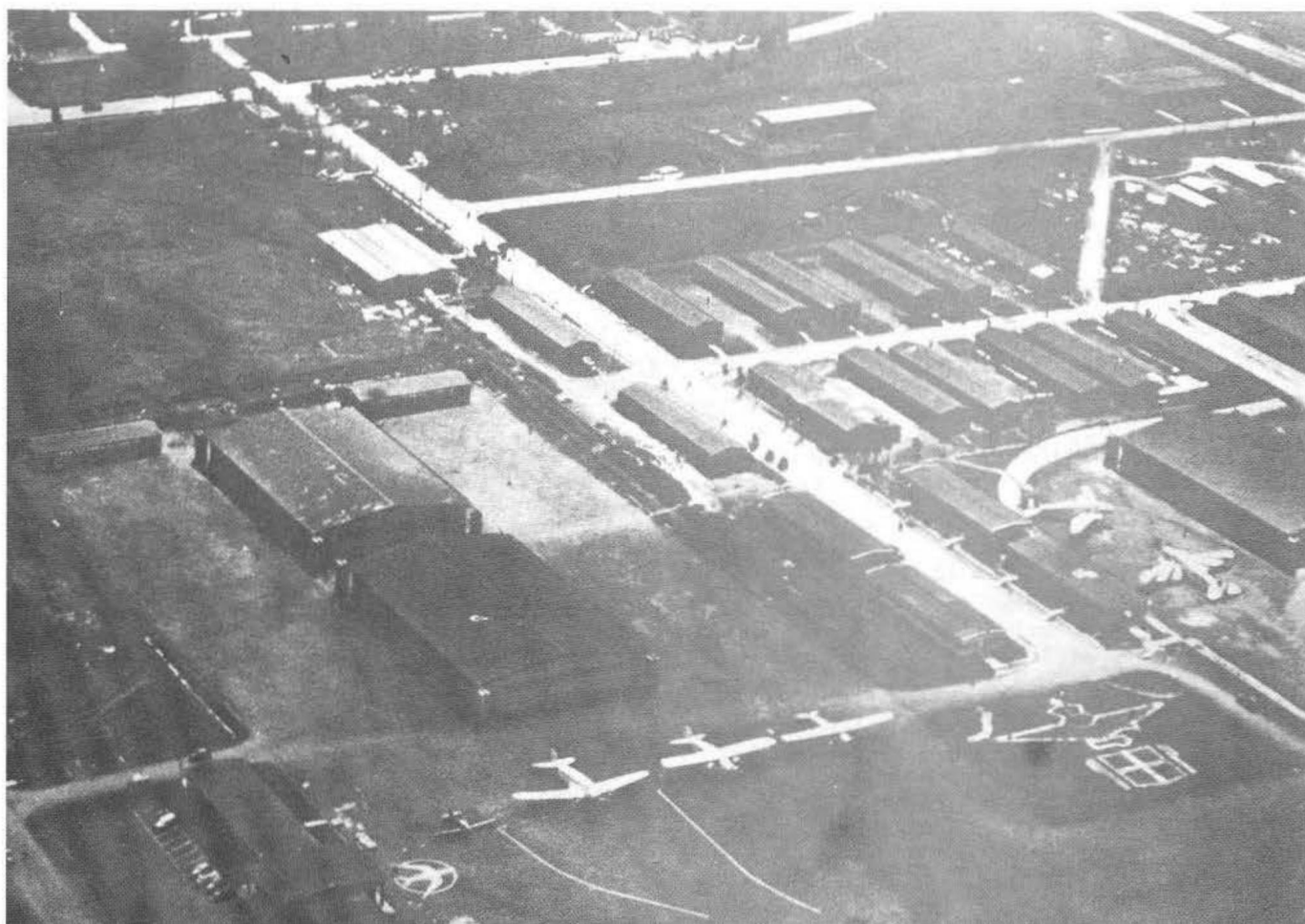


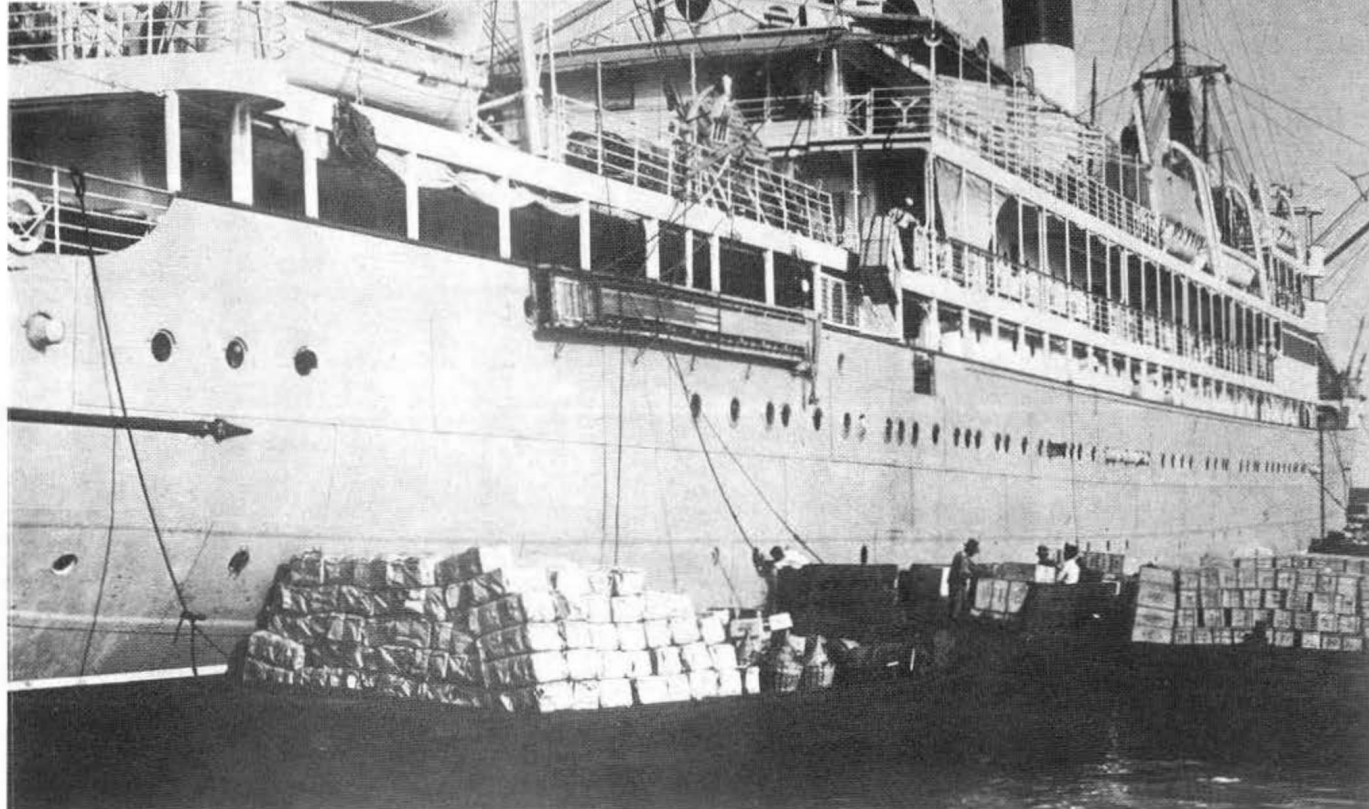
* Un Blenheim della R.A.F. abbattuto dalla difesa c.a. - L'aviazione inglese era presente in Grecia con 7 Sqdns. da bombardamento e 3 da caccia appoggiati da 2 squadroni da ricognizione e aerocooperazione.



Addis Abeba - Il Vicerè dell'Impero Generale d'Armata Aerea Amedeo di Savoia-Aosta ad una cerimonia celebrativa dell'Aeronautica. La situazione militare dell'AOI del giugno 1940 era quanto mai precaria per l'isolamento dalla Madrepatria.

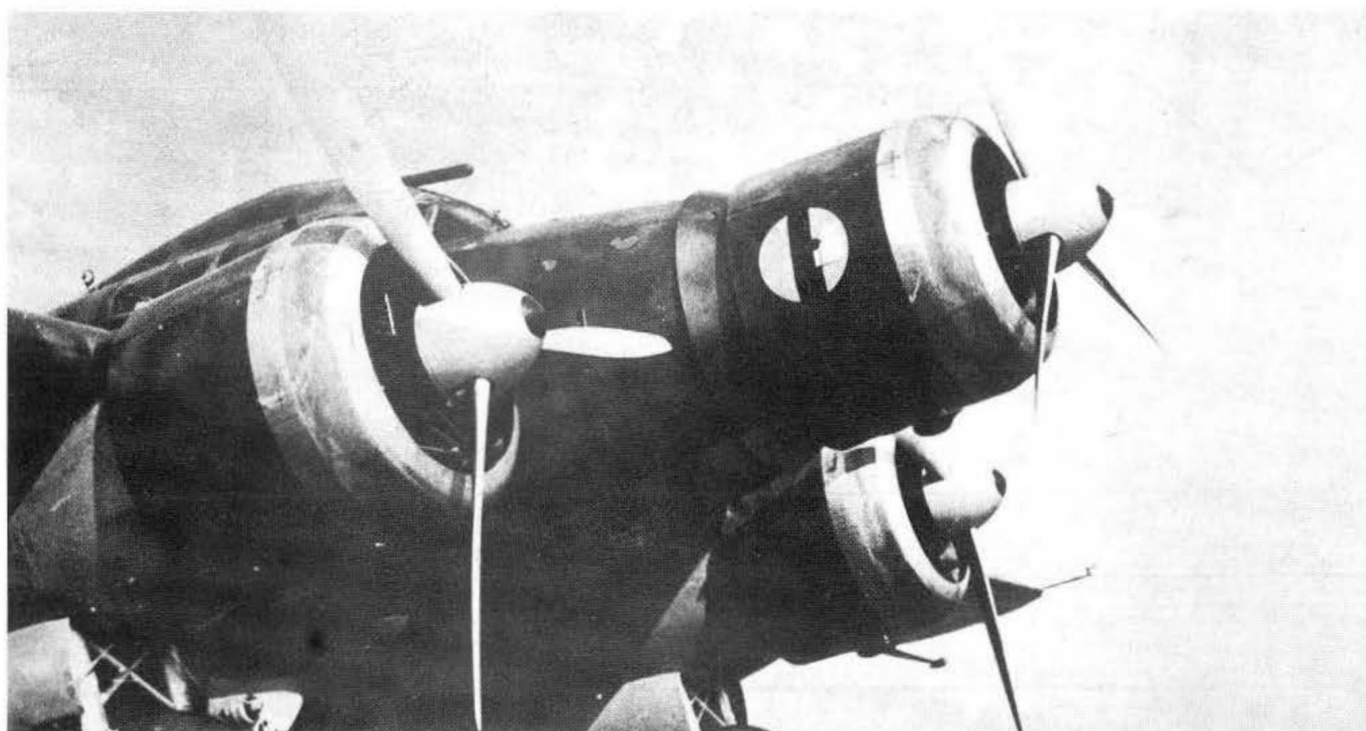
Il nuovo aeroporto di Addis Abeba con aviorimesse, depositi, officine, palazzine dei comandi, pista d'atterraggio, zona militare e settore civile per le compagnie di navigazione aerea.





Le ultime navi con rifornimenti militari raggiungono l'AOI prima del blocco del Canale di Suez da parte dell'Inghilterra. Le FF.AA. dell'Impero dovevano contare da quel momento sulle sole risorse disponibili in Etiopia.

Un SM.79 schierato su un aeroporto di guerra. Questo trimotore da bombardamento che poteva considerarsi come il piu' moderno fra i bombardieri italiani era presente in AOI con un solo gruppo: il 44° Bis al comando del Magg. A. Pecorelli.

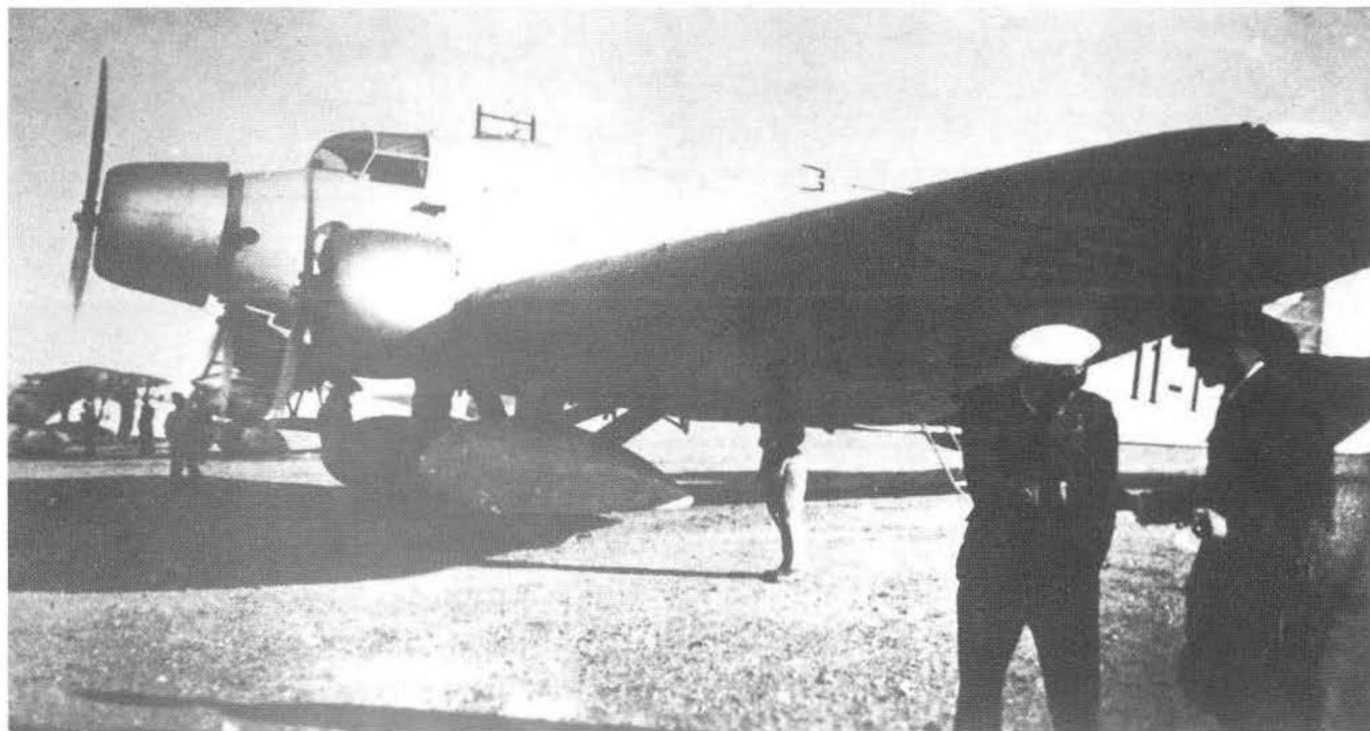




Visita d'ispezione del Vicerè d'Etiopia ad un aroporto di guerra del settore centro/Est comandato dal Gen. B.A. Renato Collalti.
All'Inizio della guerra l'aviazione dell'Impero contava su una forza di circa 350 aeroplani di 1ª linea in gran parte di superate caratteristiche.

Il settore Sud dell'AOI era al comando del Gen. B.A. Arnaldo Sabatini che aveva a disposizione 3 gruppi da bombardamento con trimotori Ca. 133 decisamente superati e non idonei ad operare nei climi torridi e con forti precipitazioni.





Un trimotore SM.81 del 26° Stormo da BT (Magg. D. Bonifacio). Nel giugno 1940 il bombardiere SM.81 era presente nell'aviazione dell'AOI in 60 esemplari suddivisi in 7 squadriglie organiche distribuite fra i settori centro/est e nord.

Deposito campale di bombe da 50 Kg. per aeroplani. L'isolamento dell'AOI creò gravi problemi tecnici e logistici che limitarono ed influenzarono negativamente le operazioni di guerra aerea.





Un CR.32 e un CR.42 dell'aviazione dell'AOI. Questi biplani equipaggiavano nel 1940 4 squadriglie da caccia dell'aviazione dell'Impero ed erano del tutto insufficienti ad assicurare la difesa dell'immenso territorio dell'Etiopia.

Il Gen. S.A. Pietro Pinna comandante dell'Aviazione dell'AOI in visita d'ispezione al settore sud accompagnato dal Gen. Faronato capo di SM. Si nota l'insegna di comando sulla fiancata del Ca.133. Ogni settore aveva una squadriglia di SM su Ca.133.

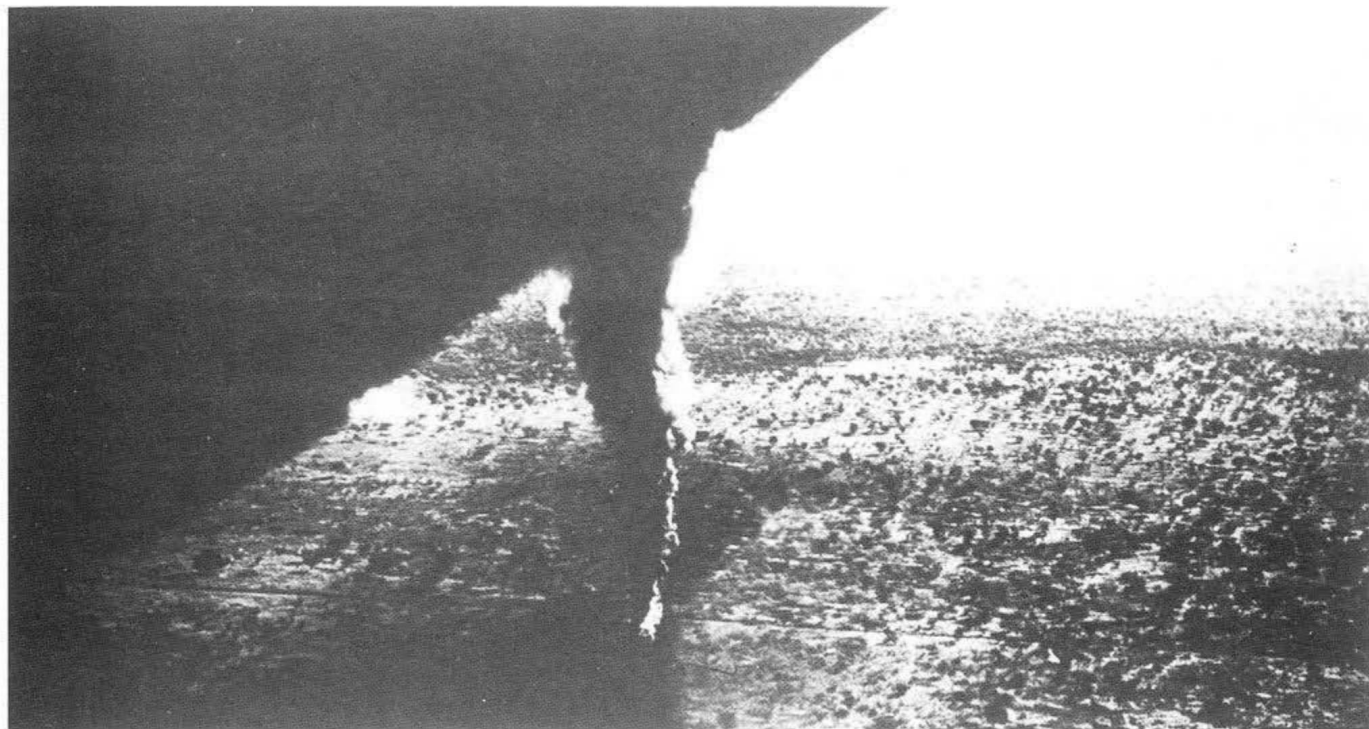




Prime azioni offensive di bombardamento su obiettivi del Sudan anglo-egiziano. L'iniziale supremazia aerea italiana fu di breve durata poichè non fu possibile reintegrare i vuoti causati dalle offese nemiche su campi e depositi.

Addis Abeba. Cerimonia militare per dedicare una via dell'aeroporto alla memoria del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo. Alla difesa della capitale dell'Impero era stata assegnata la 411^a Sqd. CT su CR.32 al comando del Cap. V. Lucertini.





Attacco aereo italiano al campo di Saraf Said (Sudan) dove brucia al suolo un plurimotore da trasporto "Vincent". La specialità da Bombardamento dell'AOI disponeva di 8 gruppi organici BT con 140 aerei Ca.133, SM.81 e SM.79.

Autocolonna in marcia verso il confine sudanese durante l'operazione "Kassala" effettuata all'inizio della guerra durante il periodo di supremazia italiana. In questa operazione determinante fu l'appoggio dell'aviazione col 27° Gruppo Bis da BT (Ten. Col. D. Busoni).





Artiglieria italiana in azione con un vecchio cannone da 77/28. I comandanti militari dell'AOI erano: il Gen. L. Frusci (scacchiere nord), Gen. P. Gazzera (scacchiere Sud), Gen. G. Nasi (scacchiere centro/Est) Capo di SM dell'AOI il Gen. Carlo Trezzani.

Un biplano da ricognizione IMAM Ro.37Bis. Una sola squadriglia da ricognizione terrestre - la 110^a (Ten. A. Zanelli) - era presente nell'aviazione dell'AOI per fornire il necessario supporto ai comandi terrestri sulla situazione tattica.





Un carro leggero Fiat L.35 presente nelle FF.AA. dell'AOI in 39 esemplari. La consistenza delle forze italiane era di circa 300.000 uomini con 880 cannoni (in gran parte antiquati) 3300 mitragliatrici, 5400 fucili mitragliatori.

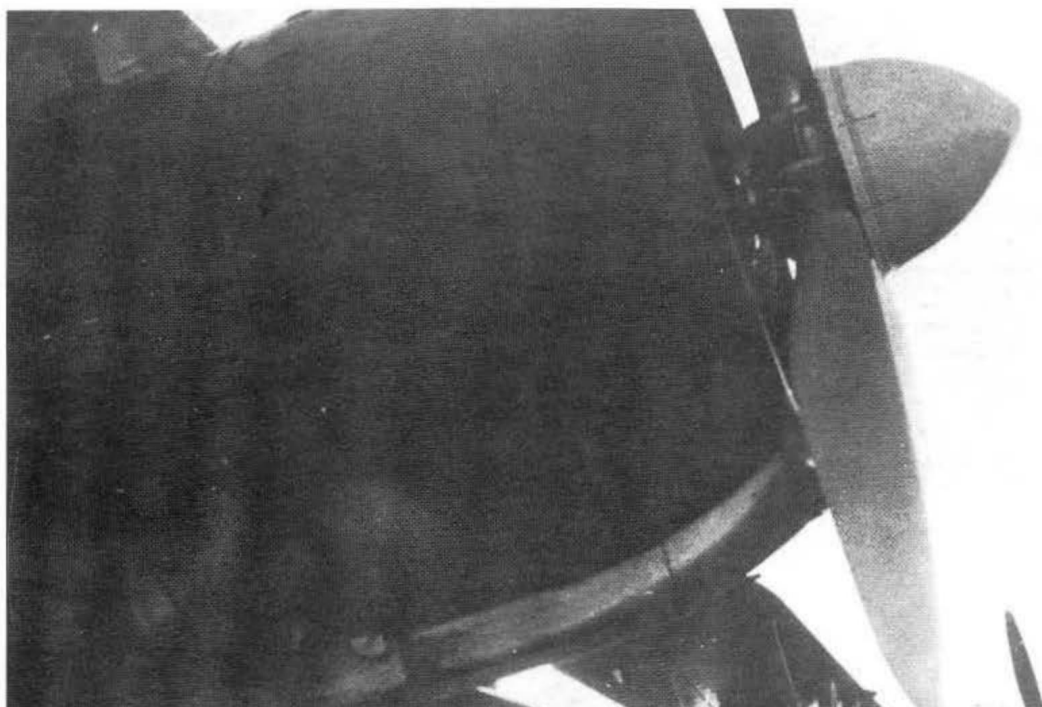
Il Gen. B.A. Renato Collalti comandante del settore Centro/Est con sede di comando ad Addis Abeba. Aveva a disposizione 4 gruppi da bombardamento, una squadriglia da OA, una da caccia e una di supporto bellico/logistico.





Avanzata nella boscaglia di truppe coloniali che costituivano il 65% della forza italiana in AOI. Reparti di fedelissimi ascari e dubat si alternavano con battaglioni etiopici di più recente costituzione e non molto saldi moralmente. La R.A. aveva 6000 coloniali in organico.

Caccia CR.42 dislocati nel settore nord con la 412^a Sqd. (Cap. M. Magagnini) basata a Massaua/Otumlo e con la 413^a (Cap. C. Santoro) di sede ad Assab. Il CR.42 rappresentava il velivolo da caccia più moderno dell'aviazione dell'AOI.





Un carro armato medio Fiat/Ansaldo M.11/39 del 2° Btg. (32° Rgt. Carristi) presente in AOI in 24 esemplari. Era il più moderno veicolo corazzato che esordiva in battaglia su tutti i fronti di guerra italiani. Aveva un cannone da 37 mm. e 2 mitragliatrici cal. 8.

Il Gen. B.A. Pietro Piacentini comandante il settore aeronautico nord con sede di comando ad Asmara. Disponeva di 4 gruppi da BT. con 3 Sqd. autonome e 2 da CT, una sezione da O.A. ed una squadriglia di supporto bellico/logistico di SM.

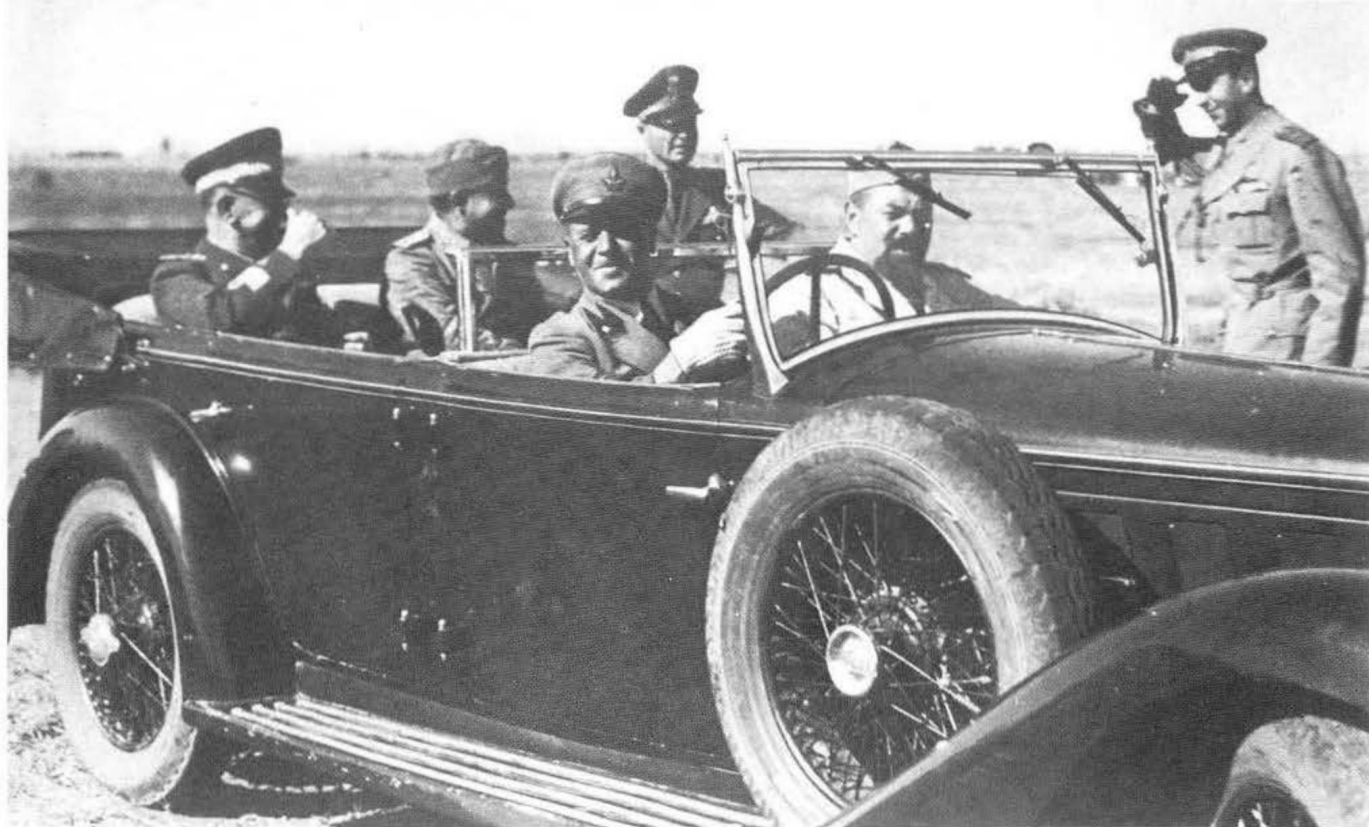




Colonna di automezzi inglesi mitragliata ed incendiata da nostri aerei nella zona di Gallabat. Dopo alcune iniziali conquiste territoriali la crescente supremazia inglese in cielo, mare e terra iniziò ad avere ragione delle forze italiane.

Bimotore "Blenheim" abbattuto da caccia italiani nella zona di Dire Dawa. La 410^a Sqd. CT al comando del Cap. C. Ricci aveva sede sul campo di Dire Dawa (settore centro/est) ed era dotata di caccia CR.32 che in più occasioni si batterono con gli "Hurricane" della RAF.





Visita d'ispezione del Gen. Frusci al comando settore aeronautico nord accompagnato dal suo Capo di SM e dal Gen. Piacentini. Il Col. Chiti comandante dell'aeroporto di Asmara saluta il comandante di Scacchiere Nord.

Specialisti al lavoro su un SM.79 della 7° Sqd. (Cap. M. Bucchi). Il 44° Gruppo Bis da BT era il più veloce ed efficiente fra i reparti da bombardamento dell'AOI. La RAF/East Africa disponeva di 16 Squadroni con circa 350 aerei di ogni tipo.





Bombardamento aereo di Wajir nel Kenia. Ai superati aerei italiani la RAF oppose gradualmente aerei come Wellesley, Blenheim, Battle, Gladiator, Hurricane, Tomahawk dotati di superiore velocità, armamento, caratteristiche tecniche e operative.

Il Gen. D.A. Luigi Faronato Capo di SM dell'aviazione dell'Impero. I collegamenti e i trasporti aerei interni nell'AOI vennero tenuti da una ventina di trimotori SM.73, Ca.133, Ca.148 e persino un vecchio Fokker F.VII.





Aviotrasporto di truppe in AOI. I collegamenti fra l'Italia e l'Etiopia vennero curati dal SAS con aerei SM.82, SM.75 ed alcuni SM.83 che a più riprese e sino alla fine dell'Impero assicurarono i contatti e il trasporto di passeggeri e posta.

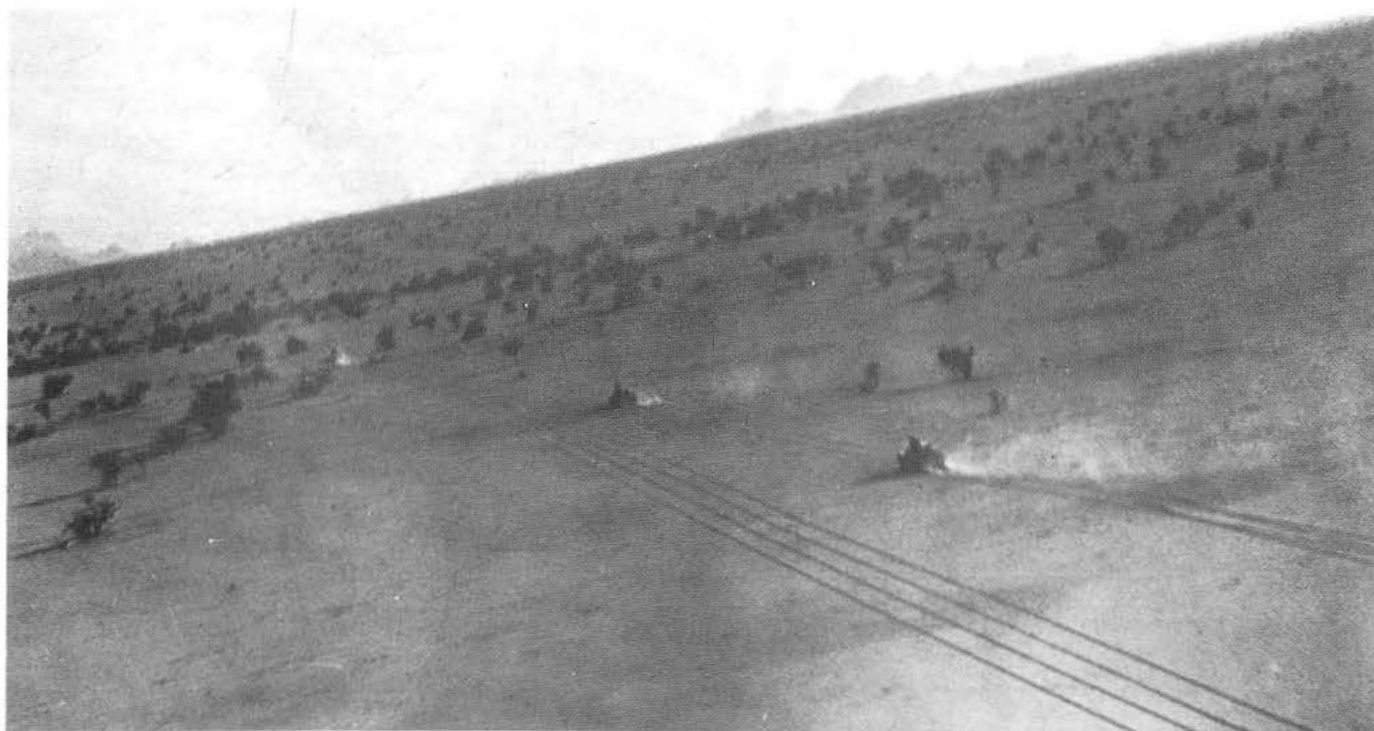
L'operazione militare più importante svolta dalle FF.AA. dell'AOI fu la conquista della Somalia Britannica. In previsione dell'attacco vengono revisionati i motori di un vecchio Ca.133. Presente con 170 esemplari volava ad appena 280 Km/h.





Si preparano i caricatori circolari per le mitragliatrici Lewis dei bombardieri Caproni e SM.81. Per le operazioni contro il Somaliland il comando aeronautico centro/est mise a disposizione inizialmente 27 bombardieri, 23 caccia, 7 ricognitori.

Mezzi corazzati M.11/39 in marcia verso il confine scortati da caccia. Vi erano in Etiopia un centinaio di vecchie autoblindate I.Z.Lancia della 1^a guerra mondiale ed uno squadrone blindato della PAI con moderne autoblindo AB.40 e antiche Fiat 611.





Un biplano Ro.37Bis al riparo sotto gli alberi di un campo d'aviazione del settore centro/est. Alle operazioni nel Somaliland parteciparono il 44°, 27°, 29° gruppo da BT, la 110ª Sqd. e le Sqd. CT 410ª, 411ª, 413ª con un totale di 85 aerei.

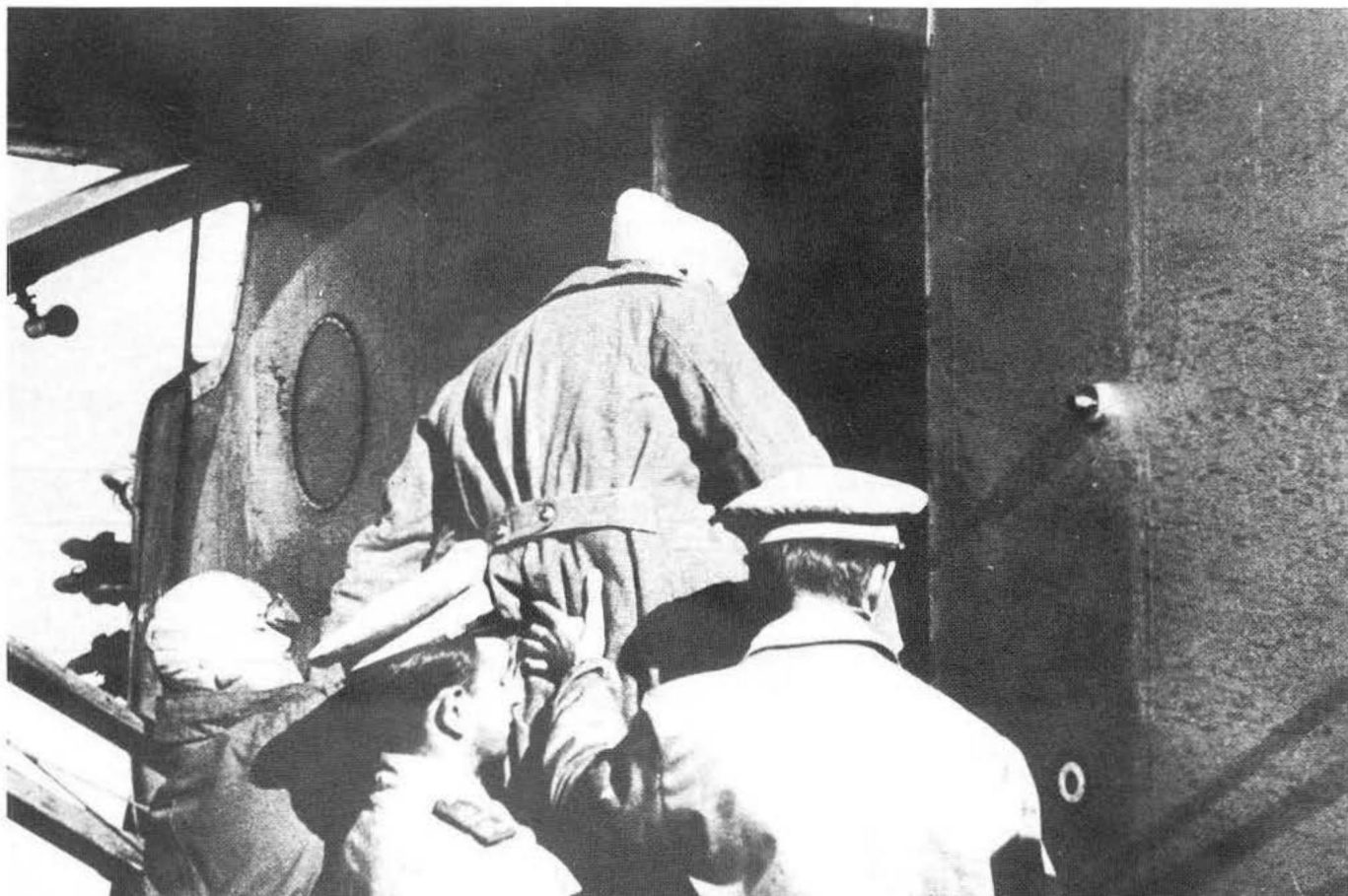
Fanteria italiana in marcia nel deserto durante le operazioni nel Somaliland. La povertà di mezzi motorizzati e corazzati moderni ed efficienti, l'inefficacia delle bocche da fuoco e delle armi automatiche della fanteria limitarono i risultati militari in AOI.

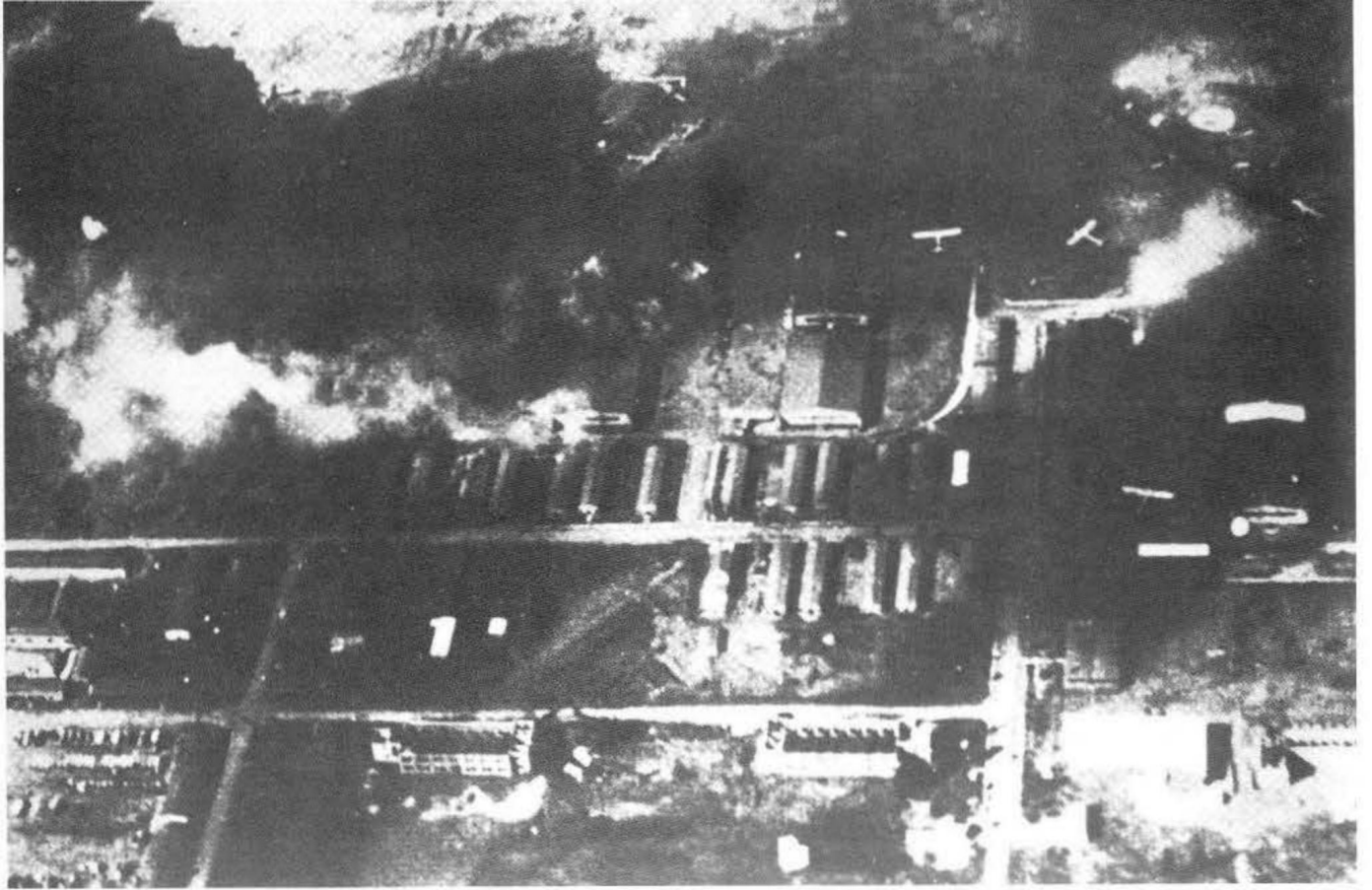




Veicoli inglesi abbandonati dopo attacchi aerei. L'aviazione italiana riuscì a far abbandonare alla RAF le basi del Somaliland costringendo l'aviazione inglese ad operare saltuariamente dalla più lontana base di Aden nel Mar Rosso.

Feriti vengono evacuati per via aerea verso le retrovie. Le grandi distanze esistenti in AOI vennero in parte colmate dall'intenso impiego dei plurimotori da trasporto che resero indispensabili servizi nel territorio dell'Impero.





Il termine delle vittoriose operazioni nella Somalia britannica coincise con l'inizio della ripresa offensiva della RAF su tutto il territorio dell'AOI. Bombardamento dell'aeroporto di Addis Abeba da parte dell'aviazione inglese.

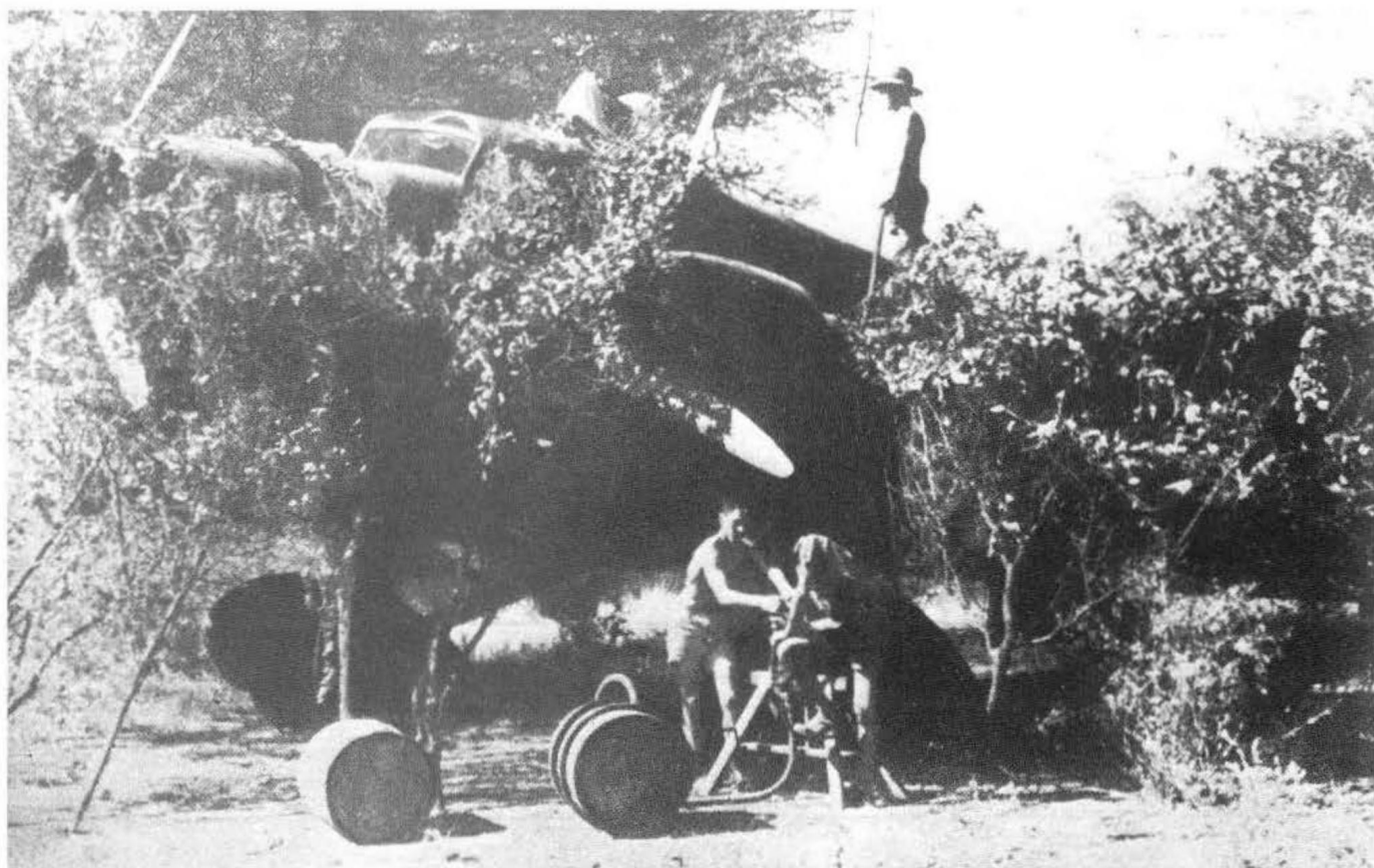
Difesa contraerea delle truppe con mitragliatrice Fiat mod. 35 cal. 8 mm. In tutto il territorio dell'AOI la difesa aerea contava 60 cannoni del R.E. e della Milizia ed un centinaio di bocche da fuoco della Regia Marina. Una cinquantina le mitragliere c.a. da 20 mm.





Un Ca.133 dell'Ala Littoria usato nelle linee interne dell'Impero. I soldati scrivono frettolosamente le ultime lettere per le famiglie lontane che i piloti del SAS porteranno successivamente a destinazione in Italia.

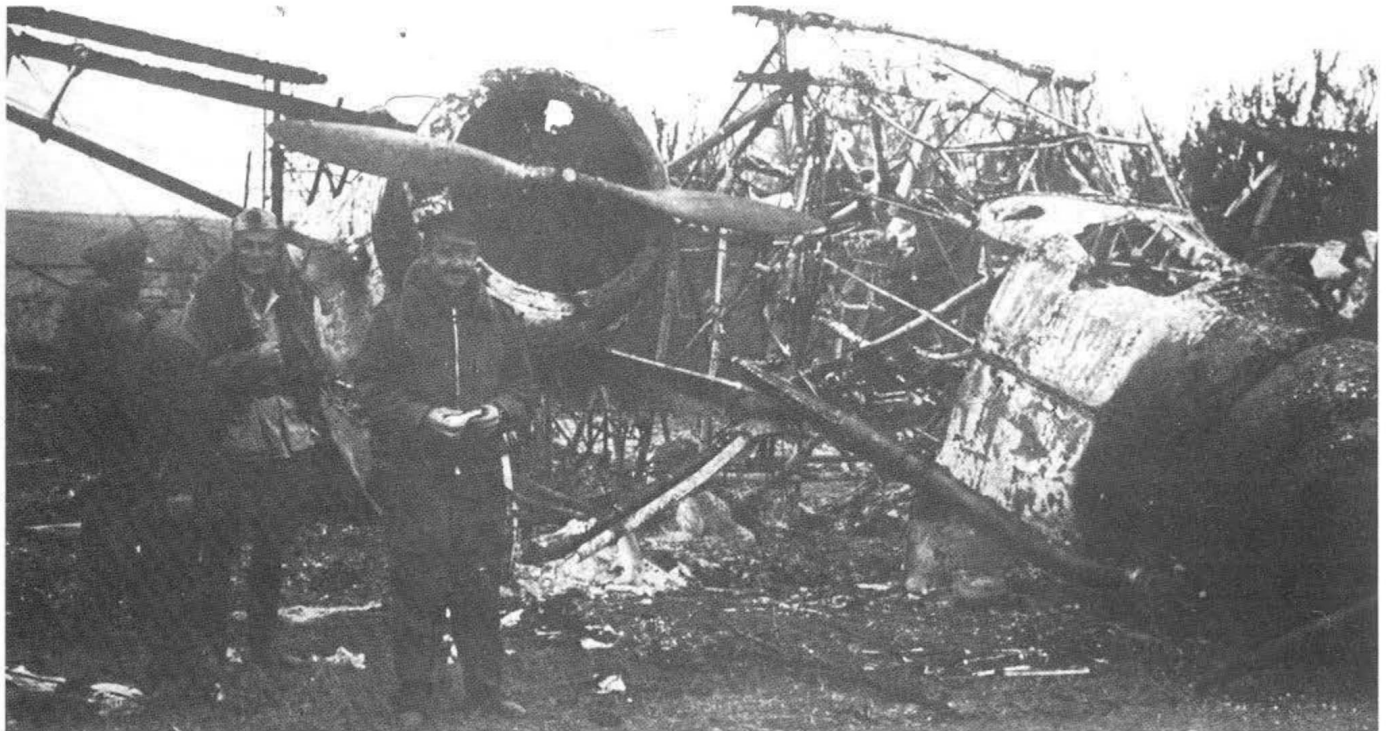
Un SM.81 mascherato con rami frondosi per sfuggire all'attenta sorveglianza dei ricognitori nemici ormai padroni incontrastati del cielo etiopico. Gli specialisti lavorano all'aperto fra il caldo, i pericoli, le difficoltà di ogni genere.





Cessato l'allarme aereo piloti, specialisti e civili lasciano il rifugio antiaereo dell'aeroporto di Addis Abeba. Le frequenti incursioni della RAF causarono gravi perdite al materiale di volo ed ai depositi di carburante e munizioni della R.A.

Un trimotore Ca.133 incendiato a terra da una incursione nemica. Un mese dopo l'inizio della guerra la R.A. dell'Impero aveva perduto 37 trimotori SM.81 per offesa nemica, attacchi sui campi, incidenti di volo, radiazioni.





Una mitragliera Breda da 20/65 in postazione ai margini di un campo d'aviazione dell'AOI. Con le poche forze aeree disponibili fu possibile all'inizio attaccare obiettivi del Sudan, del Kenia, di Aden e del Somaliland nonché navi nel Mar Rosso.

Medicazioni d'emergenza ai feriti per attacchi aerei sui campi d'aviazione dell'Impero. Il SAS riuscì a risolvere in parte le più urgenti necessità operative dell'aviazione trasportando aerei da caccia, motori, particolari di ricambio.





Attendamento degli aviatori ai margini di un aeroporto eritreo. Molto utile fu il lavoro delle officine aeronautiche Caproni e Piaggio di Gura e Addis Abeba. Il più preoccupante aspetto morale dei soldati dell'AI fu l'isolamento dalla Patria.

Un carro cingolato Bren Carrier catturato intatto agli inglesi durante i combattimenti nella zona di Dolo (Kenia). Alla fine del mese di settembre la forza dell'aviazione dell'AOI era di 257 aeroplani contro i 323 del giugno 1940.



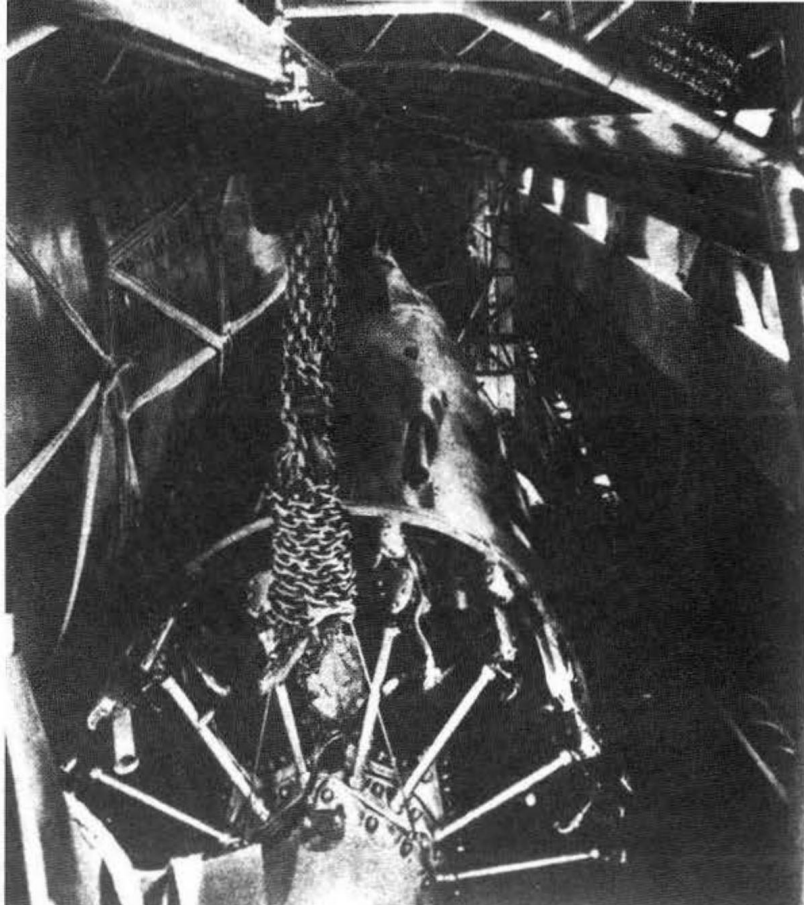


Mensa all'aperto sul campo d'aviazione di Dire Dawa. Nonostante le gravi difficoltà connesse con le distanze dall'Italia, lo SM/RA riuscì ad inviare in AOI 28 SM.79 con mezzi propri, 51 CR.42 smontati e trasportati con SM.82, 45 motori.

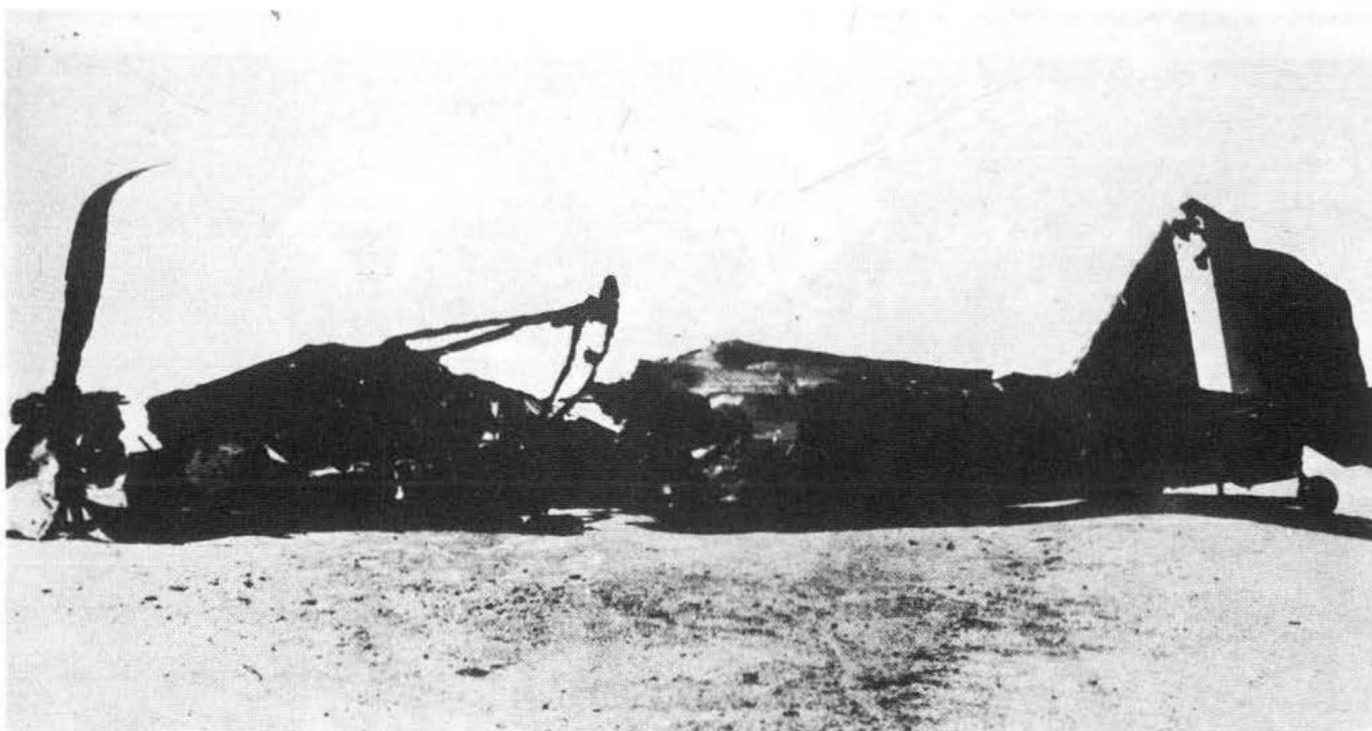
Imbarco su SM.82 di materiali destinati all'AOI. Uno dei primi reparti del SAS assegnato ai collegamenti con l'Impero fu il 149° Gruppo T (Ten. Col. Cartoni) che operava sulla rotta: Roma - Tripoli - Bengasi - Cufra (Auenat) - Tessenei - Gura (Asmara).



Sistemazione del caccia Fiat CR.42 nell'interno del trimotore SM.82. Troncone di fusoliera con motore, due coppie di ali ai lati, un motore Fiat A.74RC38 di riserva. Non fu possibile per motivi tecnici trasportare MC.200 e Re.2000 in AOI.



I resti di un "Wellesley" abbattuto nei pressi di Massaua dalle batterie c.a. della Regia Marina che disponeva in AOI della più efficiente difesa aerea contraerei e antinave, di 4 CC.TT., 8 sommergibili, 2 torpediniere, 5 MAS, 6 navi ausiliarie, una nave comando.

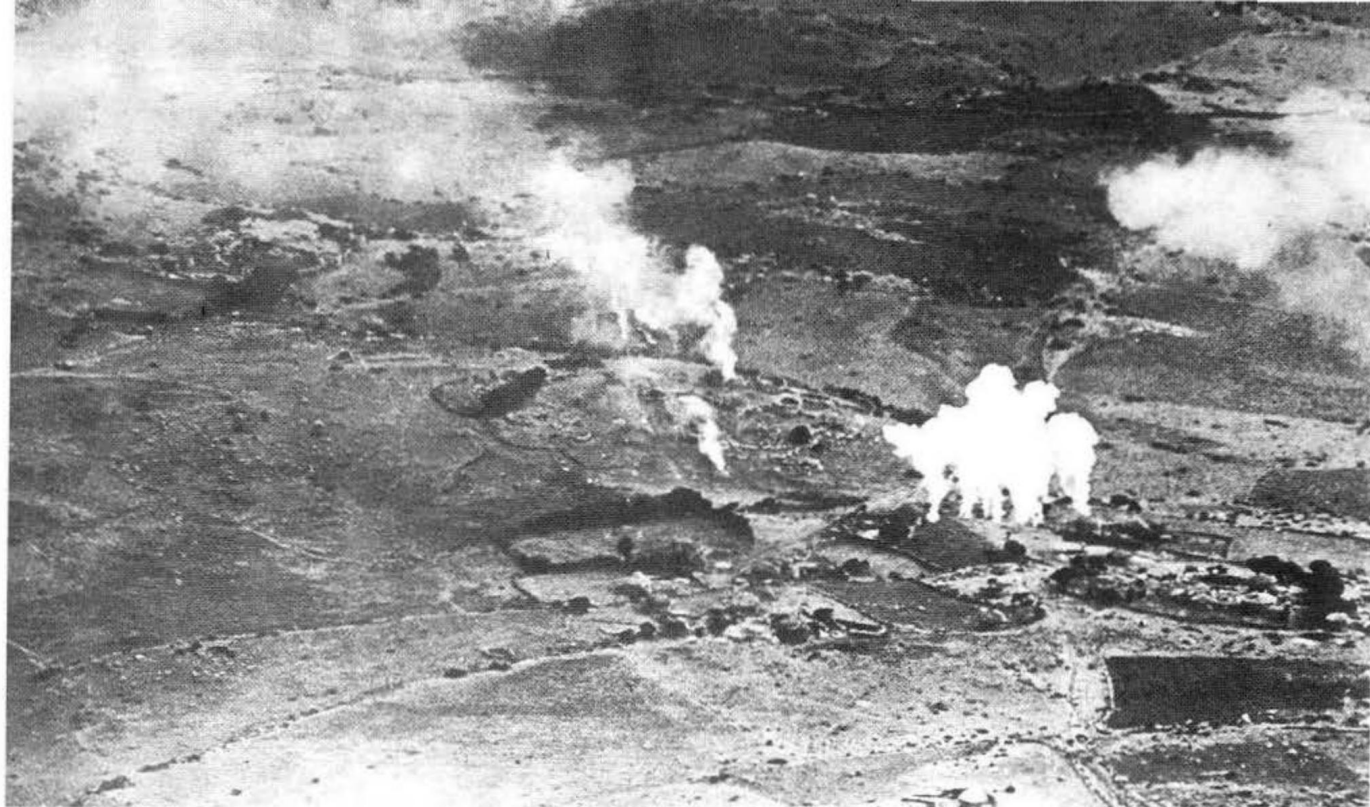


Rifornimento di carburante di un SM.82 in partenza per l'AOI. Per disporre di maggiore autonomia il trimotore SIAI venne modificato con l'aggiunta di un serbatoio supplementare di carburante per 1300 Lt.



Giungono con i primi SM.82 dall'Italia gli attesi rifornimenti e soprattutto la posta da casa forse il regalo più desiderato ed atteso che viene distribuita agli aviatori dell'Impero da mesi isolati.





Bombardamento di posizioni inglesi nel settore di confine con il Kenia. Alla fine del 1940 l'aviazione dell'AOI aveva perduto 139 aerei per cause belliche e 342 aviatori fra morti e dispersi nelle operazioni di guerra contro l'Inghilterra.

Un "Lysander" in fiamme dopo un'incursione nel settore sud (Somalia/Kenia) che fu il primo scacchiere attaccato da preponderanti forze britanniche alla fine del 1940 con l'impiego di fanteria motorizzata e mezzi corazzati.





Una mitragliatrice Lewis a difesa di un aeroporto del settore sud. Servita da aviatori l'arma, smontata da un trimotore inutilizzato, ha il significato della determinazione di continuare a combattere anche in terra con i "Battaglioni azzurri".

CAPITOLO QUINTO

La guerra nel Mediterraneo

Sardegna (ciclo operativo 11.6.1940/31.12.1940)
- Sicilia (ciclo operativo 11.6.1940/31.12.1940)
- Egeo/Dodecanneso (ciclo operativo 11.6.1940/
31.12.1940 - L'Africa Settentrionale (ciclo operativo
11.6.1940/15.2.1941)

Sardegna

(Ciclo operativo 11.6.1940/31.12.1940)

Per la sua posizione geografica nel Mediterraneo (180 km dalla costa africana della Tunisia - 1300 da Gibilterra - 450 dalle Baleari e dall'Algeria) la Sardegna rivestiva grande importanza strategica per l'Italia e particolarmente per la R.A. che sin dall'inizio della guerra, valutando opportunamente

le grandi possibilità dell'isola protesa come una gigantesca portaerei nel cuore del Mediterraneo, aveva provveduto a potenziare la componente aerea dell'isola che si presentava in tale modo:

Comando Aeronautica per la Sardegna (Gen. D.A. Ottorino Vespignani) Reparto volo-aerei vari Cagliari
10^a Brigata aerea «Marte» (Gen. B.A. Stefano Cagna) Cagliari/Elmas
8° Stormo BT (Col. pil. V. Ferrante) Villacidro
27° Gruppo (Ten. Col. pil. E. Mazzola) Sqd. 18^a/52^a su SM. 79
28° Gruppo (Magg. pil. M. Banchio) Sqd. 10^a/19^a su SM. 79
32° Stormo BT (Col. pil. L. Gallo) Decimomannu
88° Gruppo (Ten. Col. pil. O. Mecozzi) Sqd. 49^a/50^a su SM. 79
89° Gruppo (Magg. pil. A. Fadda) Sqd. 228^a/229^a su SM. 79
31° Stormo BM (Col. pil. F. Cavallarin) Elmas
93° Gruppo (Ten. Col. pil. D. Docimo) Sqd. 196^a/197^a su Cant. 506/B
94° Gruppo (Ten. Col. pil. B. Borghetti) Sqd. 198^a/199^a su Cant. 506/B
124^a Sqd. O.A. su Ro. 37 Elmas
3° Gruppo CT Autonomo (Ten. Col. pil. R. Cozzi) Sqd 153^a/154^a/155^a su CR. 32/CR. 42 Monserrato
19° Gruppo Combattimento Autonomo (Magg. pil. B. Maglienti) Sqd. 100^a/101^a/102^a su Ba. 88 Alghero
85° Gruppo R.M. (Ten. Col. pil. G. Di Liberto) Elmas
(Sqd. 146^a/183^a/188) su Cant. 501 - 148^a Sqd. (Vigna di Valle) - 199^a Sdq. su Cant. 506 (S. Giusta) - 5^a Sez. Costiera (Olbia)
-613^a Sdq. soccorso (Elmas).

Comandante la R.M. della Sardegna era il Ten. Col. pil. Emanuele Moscone poi sostituito dal pari grado Fernando Accardo.

Altri campi di manovra della Sardegna erano a Capoterra, Chilivani, Borore, Venafiorita, Villacidro, Oristano, Casa Zeppera, Milis, Monserrato.

Magazzini aeroporto base erano a Cagliari (291°), Alghero (292°) e Olbia (293°).

La Regia Marina aveva in Sardegna una sua propria orga-

nizzazione basata sul Comando M.M. della Sardegna con sede a La Maddalena, sul Comando Settore M.M. di Cagliari, sui Comandi M.M. di Porto Torres, Olbia e S. Antioco, sulla base navale di La Maddalena coadiuvata da quella di Cagliari di inferiore potenzialità e importanza.

Vi erano importanti depositi combustibili a La Maddalena (t 30.000), Cagliari (t 77.000), officine allestimento e riparazioni per navi e armi navali, ospedali M.M., magazzini e depositi per le normali esigenze operative.

La difesa aeronavale era impostata su batterie a.n. e c.a. alcune delle quali in funzione mista. La dislocazione delle batterie c.a. comprendeva le seguenti località: La Maddalena (14 cannoni con 22 fotoelettriche e 21 aerofoni integrate da mitragliere), Cagliari (9 cannoni, 13 fotoelettriche, 29 aerofoni, 9 postazioni di mitragliere), Porto Torres (una batteria da 76/40). Complessivamente 62 bocche da fuoco comprese quelle a doppio impiego e 143 cannoni antinave da postazione su numerose batterie poste nei punti di maggiore interesse militare armate con personale della M.M. e della Milmart. Le FF.NN. dislocate in Sardegna comprendevano il Comando 7° Gruppo Sommergibili a Cagliari (Sqd. 71^a/72^a con 8 unità), le Forze Dipartimentali al Comando dell'Amm. Sportiello con sede a La Maddalena, comprendenti la 2^a e 9^a Sqd. Torp. (8 unità) e la 4^a Sqd. MAS (4 unità) e 5 posamine. Dal Comando M.M. della Sardegna dipendevano 2 Legioni della Milmart.

L'Aviazione per la Marina con sede di Comando ad Elmas era agli ordini del Ten. Col. pil. Emanuele Moscone.

Il Regio Esercito aveva un Comando Superiore FF.AA. della Sardegna (Gen. C. Ar. Antonino Basso) con sede a Cagliari, due Corpi d'Armata: XIII (Div. Ftr. «Sabauda», Div. Cost. 203^a/205^a rinforzate da una Brigata autonoma) e XXX (Div. Ftr. «Calabria», Div. Cost. 204^a rinforzata da una Brigata autonoma), 3 Btg. territoriali, 3 Rgrp. di artiglieria, un Gruppo autonomo AA da 75/46, una Legione della MACA; unità varie dei servizi, autoreparti, magazzini, depositi. Complessivamente circa 110.000 uomini.

Le direttive che lo SM/RA aveva assegnato all'Aeronautica Sardegna comprendevano:

1. Operazioni su Corsica, Algeria, Marocco, Tunisia.
2. Contrasto al traffico marittimo e ai movimenti navali fra l'Africa Settentrionale francese e le coste mediterranee della Francia.
3. Concorso al blocco del Canale di Sicilia.
4. Eventuali altri obiettivi compresi nel raggio di autonomia delle basi sarde e sino al 45° parallelo (allineamento Bordeaux-Briançon). Nella strategia di guerra italiana si tendeva ad ottenere la più ampia libertà d'azione sul mare contrastando agli avversari ogni iniziativa.

Complessivamente l'Aeronautica Sardegna allineava: 93 bombardieri fra SM. 79 e Cant. 506; 28 caccia CR. 32, 14 assaltatori Ba. 88, 24 idrovolanti Cant. 501 e S. 66, 10 Ro. 37 da O.A., una decina di aerei diversi per collegamenti, trasporto e allenamento per un totale di circa 180 velivoli di ogni tipo, giudicati sufficienti per bloccare l'accesso al Canale di Sicilia o quanto meno ostacolarne i movimenti navali arrecando all'avversario il maggior danno possibile, tentan-

do, se possibile, di colpirlo nelle sue lontane basi navali.

Già durante il breve ciclo di guerra con la Francia, la ricognizione marittima aveva svolto efficace opera di controllo nel Mediterraneo occidentale sull'Asse Marsiglia-Capo Bougaroni (42°-38° parallelo/4°-7° meridiano) accertando l'intenso traffico navale fra i porti algerini e la Francia, e gli avvistamenti continuarono sino ai giorni 20/22 giugno anche per consentire una prevista azione offensiva navale da parte della 7^a Div. (Incr. «Eugenio di Savoia» e 3^a Sdq.CC. TT.) rinforzata a distanza dalle Div. Navali 1^a e 2^a con «Pola», «Zara», «Bande Nere» e «Trento» scortati dalle Sqd. CC.TT. 9^a, 10^a, 12^a.

Il compito affidato alla R.M. consisteva nell'esplorare la rotta della 7^a Div. e le acque dell'A.S. francese.

La missione non ebbe alcun esito per l'assenza in mare di naviglio nemico (vennero catapultati 2 Ro. 43) e gli unici avvistamenti furono un idrovolante dell'aviazione navale da R.M. e un isolato bombardiere Martin 167 che lanciò disordinatamente alcune bombe e scomparve velocemente fatto segno a tiro c.a. delle navi italiane.

Ultimate entro il mese di giugno le operazioni di guerra contro la Francia, l'Aeronautica Sardegna si dedicò completamente all'assolvimento degli altri compiti previsti dalle direttive dello SM/RA, facendo peraltro da antemurale difensivo alle basi di Napoli, Gaeta, Livorno e la Spezia ed alla stessa Roma, per le provenienze nemiche dirette su Corsica e Sardegna con obiettivi ad est (eventuali azioni dell'aviazione imbarcata su n.p.a.).

L'handicap tecnico dei velivoli italiani per la modesta autonomia dei SM. 79 e la mancanza di velivoli pesanti da caccia per la scorta a distanza, limitava le possibilità offensive a due eventualità: attacchi a distanza massima di autonomia senza la scorta della caccia, attacchi a minore distanza con i caccia di protezione.

La prima ipotesi avrebbe significato offendere il nemico a più riprese e rapidamente ma esporsi nel contempo ai pericoli dei caccia imbarcati su n.p.a. che sicuramente l'avversario avrebbe impiegato a protezione dei suoi convogli — la seconda ipotesi limitava gli attacchi al momento in cui le navi nemiche si trovavano a distanza d'autonomia dei caccia di base in Sardegna, consentendo agli inglesi di procedere indisturbati per almeno 300 km verso l'imboccatura del Canale di Sicilia.

Fu necessario attendere l'evolversi degli avvenimenti prima di trarre utili indicazioni dalle due possibilità previste.

La forza navale inglese basata a Gibilterra, meglio conosciuta come «Force H» al comando dell'Ammiraglio Somerville, consisteva in 3 navi da battaglia, 1 n.p., 2 incrociatori e 20

CC. TT. e fu su questa consistente forza navale che l'Aeronautica della Sardegna ebbe spesso motivo per intervenire offensivamente sin dai primi giorni di guerra.

Tale intenzione veniva però seriamente ostacolata dalla mancanza di bombe di grosso calibro, dovuta come accennato in precedenza, ad erronee interpretazioni di risultati che nell'anteguerra avevano negativamente influenzato i responsabili della RA propensi a ritenere idonee per attacchi a navi corazzate bombe da 100/250 kg; inoltre la mancanza di collaborazione operativa fra Marina e Aeronautica pregiudicava non poco la programmazione di missioni aeree offensive in concomitanza col concorso delle FF. NN.

La prima favorevole occasione si presentava nelle giornate del 9/10 luglio allorché la ricognizione accertava la presenza di una squadra navale nemica nel Mediterraneo centrale e venivano posti in stato di allarme tutti i reparti dell'Italia meridionale, dell'Egeo, della Libia e della Sardegna.

Si preparava quella che poi sarebbe passata alla storia come la battaglia di Punta Stilo di Calabria.

Già nei giorni precedenti l'Aeronautica Sardegna aveva intensificato la sorveglianza aerea nella zona di sua competenza per accertare l'eventuale presenza di navi nemiche in condizioni di poter intervenire per ostacolare la navigazione di un grosso convoglio diretto in Libia, ed a tale proposito erano stati allertati gli Stormi da BT dislocati nell'isola.

Nella giornata dell'8 informatori del SIA in servizio nella Spagna (Tangeri-La Linea) segnalavano l'uscita da Gibilterra della Forza H in direzione est, composta dalle n.b. «Hood», «Revenge», «Valiant»; dalla n.p.a. «Ark Royal»; dagli incr. «Enterprise», «Emerald», «Arethusa», e 13 CC.TT..

Era evidente che si trattava di una spedizione combinata con la Mediterranean Fleet uscita da Alessandria alcuni giorni prima e che la portata dell'operazione avrebbe impegnato il grosso delle FF.NN. da battaglia italiane e le G.U.A. dell'Aeronautica (5^a Squadra Aerea, 2^a Squadra Aerea, Aeronautica Egeo, Puglie (IV ZAT) e Sardegna).

Poteva essere, nelle previsioni e dimensioni con cui si presentava lo scontro da parte inglese: 6 n.b., 2 n.p.a., 8 incr., 29 CC.TT. contrapposti a 2 n.b., 18 incr., 16 CC.TT. (poi rinforzati da altri 13) con l'apporto potenziale di almeno 400 bombardieri della R.A., la battaglia decisiva, il confronto lungamente atteso per valutare in mare aperto capacità e possibilità operative e decidere, sin dall'inizio del conflitto, a chi spettava la supremazia marittima nel Mediterraneo centrale e fasce adiacenti: una occasione unica e irripetibile offerta ad un mese esatto dall'inizio della guerra!

Nel pomeriggio del 9 la Forza H, seguita costantemente a di-

stanza dai Cant. 506 della R.M., era giunta fra il 3° meridiano e il 37° parallelo in una posizione a 150 km a sud-ovest di Maiorca, a circa 600 km dalle basi della Sardegna e quindi a sufficiente autonomia d'azione dei SM. 79 (km 1900) ivi dislocati: indicazioni queste che convinsero il comandante l'Aeronautica Sardegna ad ordinare la partenza delle prime formazioni di bombardieri.

In questa fase preliminare si distingueva per spirito di sacrificio spinto sino alla morte il S. Ten. Vascello Bruno Caleari, imbarcato come osservatore su un Cant. 506/B della 287^a Sqd. del 94^a Gruppo (31° Stormo BM) che veniva attaccato da tre caccia decollati dall'«Ark Royal».

Colpito mortalmente al petto e al capo mentre l'idrovolante per i danni subiti era costretto ad ammarare, indicava al marconista prima di morire l'esatta posizione del nemico e dell'apparecchio e preziosi consigli sulla difesa e sull'emissione dei segnali di soccorso.

Veniva decorato di M.O. v.m. alla memoria.

Ugualmente decorato di M.O. v.m. alla memoria era il 1° Av. Marconista Vesci Gino, il quale gravemente ferito continuava a trasmettere il segnale di soccorso sino al momento in cui spirava.

Alle ore 14.15 il Gen. Cagna, comandante la 10^a Brigata «Marte», decollava da Elmas alla testa di una formazione dell'8° Stormo, per compiere una ricognizione offensiva e valutare «de visu» la situazione.

Dopo due ore dal decollo la Forza H veniva avvistata a 30 miglia a sud di Capo Solinas e alle ore 16.45 subiva i primi attacchi mentre veniva diramata via radio l'esatta posizione e ordinato il decollo immediato degli Stormi 8° e 32° al completo che partivano fra le 16.55 e le 17.20 in direzione S.W. con una massa di 40 bombardieri.

Fra le ore 19.00 e le 20.15 gli attacchi contro le navi inglesi si susseguivano ininterrottamente con il lancio di 204 bombe da 250 kg mentre i velivoli venivano sottoposti a violento tiro c.a. ed attaccati dai caccia decollati dall'«Ark Royal».

Un SM. 79 precipitava in fiamme, un altro con feriti a bordo e gravi danni alle strutture atterrava a Minorca, altri ancora con feriti leggeri e danni rientravano alle basi.

Una Squadriglia dell'8° Stormo BT che non aveva rintracciato la formazione nemica rientrava ad Elmas dopo le ore 21.30 col carico di bombe a bordo.

I danni inferti alle navi nemiche e accertati dai nostri informatori comprendevano: gravi danni alla centrale di tiro della «Hood», alla torre prodiera da 380 ed alla centrale telemetrica. N.p.a. «Ark Royal» - danni al ponte di volo e distruzione di 7 «Sea Gladiator»; 2 CC.TT. danneggiati. Il C.T. «Escort», danneggiato dal bombardamento aereo e navigante

a lenta andatura verso Gibilterra, venne silurato e affondato dal Smg. «Marconi».

La Forza H menomata dagli attacchi dell'Aviazione italiana e nelle convinzioni che il giorno successivo avrebbe dovuto affrontare un più severo confronto, invertiva saggiamente la rotta rientrando a Gibilterra. La Mediterranean Fleet doveva cavarsela esclusivamente con le sue forze nel duplice attacco offensivo che avrebbero congiuntamente sferrato la Marina e l'Aeronautica.

Dopo la battaglia di Punta Stilo l'Aeronautica Sardegna ebbe un periodo di calma relativa e l'attività più importante venne dedicata alla sorveglianza a largo raggio in mare svolta dalla R.M..

Il 31 luglio notizie pervenute al SIA segnalavano l'uscita da Gibilterra della Forza H con le navi b. «Hood», «Valiant», «Resolution», le n.p.a. «Ark Royal» e «Argus», 4 incrociatori e un gruppo di 12 CC.TT..

Lo scopo dell'operazione era un attacco alle coste italiane del Tirreno previa neutralizzazione di alcune basi aeree della Sardegna, sentinella avanzata del continente italiano.

Le prime avvisaglie delle intenzioni inglesi si manifestarono all'alba del 1° agosto quando i velivoli dell'«Ark Royal» attaccavano l'aeroporto di Elmas causando lievi danni ai velivoli e alle attrezzature, un morto e tre feriti fra il personale. Due «Fairey» venivano abbattuti dal tiro c.a. con la cattura dell'equipaggio di un velivolo. Più a sud la n.p.a. «Argus» si era portata a distanza di lancio da Malta (340 km) ed aveva fatto involare 12 «Hurricane» di rinforzo alla RAF dell'isola per il 261° Sqdn. da caccia.

La presenza di velivoli imbarcati comportò la immediata certezza della presenza di una n.p.a. nelle acque della Sardegna e la R.M. decollava a breve distanza di tempo dall'incursione inglese per perlustrare i settori di sorveglianza riuscendo a scoprire sul rilevamento 3° 21' long./39° 41' lat. la formazione inglese comprendente 2 n.b. e una n.p.a., 4 incrociatori scortata da CC.TT..

La Forza H aveva volutamente distratto l'attenzione della R.M. dall'«Argus» intenta a lanciare gli «Hurricane» pur rinunciando ad ogni proposito offensivo contro le coste italiane.

Alle 16.00 l'intera Brigata «Marte» con gli Stormi 8° e 32° decollava dai campi della Sardegna al comando del Gen. B.A. Stefano Cagna postosi alla testa dell'8° nel velivolo del Col. Capanni ceduto dalla 18ª Sqd. del 27° Gruppo, mentre più a nord s'involava da Villacidro il 32° del Col. Gallo diretto ad un «rendez-vous» a sud di Formentera dove il Gen. Cagna stimava di raggiungere la formazione in circa due ore di volo. Quando le due formazioni si riunirono a sud di Maiorca per

muovere compatte all'attacco, scoprirono che anche la Forza H aveva fatto altrettanto col gruppo «Argus» e che ben 16 navi inglesi si trovavano ora nella zona distese su una decina di km d'intervallo.

Il Gen. Cagna diede senza indugi il segnale dell'attacco portandosi a q. 2600 sotto un violentissimo tiro di sbarramento che colpiva proprio il suo aereo precipitato in fiamme nel mare.

Gli altri aerei bombardarono con efficacia le n.b. e alcuni incrociatori su cui furono notate esplosioni e incendi, 5 trimotori venivano leggermente danneggiati dal tiro c.a..

I velivoli rientravano fra le ore 20.00/20.30 sugli aeroporti della Sardegna.

Al Gen. Stefano Cagna veniva conferita con una splendida motivazione la M.O. v.m. alla memoria.

La novità di rilievo, anche se estemporanea e di scarsa importanza, fu l'inizio dei bombardamenti su Gibilterra con partenza dagli aeroporti dell'isola; un volo di 2600 km possibile solo con velivoli dotati di particolare autonomia di volo che la R.A. disponeva potenzialmente su due soli plurimotori: il SIAI SM. 82 trimotore e il P. 108/B quadrimotore.

Il primo, superato il periodo di collaudi militari era da poco tempo entrato in produzione (l'SM. 82 vantava fra l'altro un primato mondiale di distanza su circuito chiuso con km 12.973, 770 conquistato nel 1939 dall'equipaggio Tondi, Dagasso, Vignoli e velocità sui 10.000 km con km/h 236,970), il secondo velivolo era ancora sottoposto a prove di valutazione presso il 1° CSA e a modifiche della Ditta Piaggio.

La versione armata dell'SM. 82 (4 bombe da 800 oppure 8 da 500 kg o 27 da 100 kg) comportava l'installazione di una cabina retrattile di puntamento, torretta dorsale con arma SAFAT cal. 12,7; 2 armi laterali cal. 7,7, installazione di 2 serbatoi supplementari in fusoliera, autopilota Salmoiraghi, impianti RT/RDG potenziati, autodirezionale Siemens, scarichi motori prolungati e schermati per il volo notturno, rastrelliera per stivaggio bombe, centralina di tiro tipo Jozza/4 ed altri piccoli particolari tecnici.

Una squadriglia di formazione, composta di piloti collaudatori del 1° CSA e di piloti provenienti dalle compagnie di navigazione aerea, veniva costituita a Guidonia con una prima assegnazione di 3 SM. 82/B.

La prima incursione su Gibilterra con partenza da Guidonia (volo di 3600 km) veniva portata a termine il 18 luglio e veniva ripetuta nella notte del 25 con partenza ed atterraggio ad Alghero (volo di 3150 km) dei 3 velivoli partecipanti, uno dei quali risultava colpito da schegge del tiro c.a..

Il peso totale per singolo velivolo assommava a 18.500 kg di cui 4.500 di benzina e 2.000 di bombe.

Nelle due incursioni vennero colpiti il porto, i depositi, l'arsenale e le banchine.

Ai primi di agosto il 32° Stormo BT di Decimomannu prendeva in carico 2 SM. 82/B e relativi equipaggi che il 21 agosto attaccavano nuovamente Gibilterra con 8 bombe da 250 kg.

Non rientrava dalla missione perchè abbattuto dal tiro c.a. dopo essere stato inquadrato dai riflettori, il trimotore pilotato dal Magg. G.B. Lucchini e dal Cap. Moretti con 4 membri dell'equipaggio, i cui corpi venivano recuperati in mare dagli inglesi alcuni giorni più tardi. Regolare il rientro dell'altro SM. 82/B (Cap. pil. Rossaldi) dopo 12 ore e 45' di volo.

I nostri informatori segnalavano che le bombe avevano colpito una batteria AA, l'arsenale e alcune abitazioni civili causando morti e feriti fra i militari e la popolazione.

Non si trattava di gravi danni in grado di neutralizzare o bloccare, per la modesta partecipazione e l'esiguo numero di velivoli impiegati, la capacità bellica della piazzaforte nemica, ma l'azione puramente dimostrativa e psicologica aveva lo scopo di molestare il nemico nelle sue basi più lontane e sicure, creare allarmismo, mantenere un clima di sorveglianza e controllo che impegnava uomini e mezzi.

Si aveva fiducia che l'entrata in servizio dei nuovi quadrimotori P. 108/B avrebbe comportato una maggiore presenza ed una più vasta efficienza distruttiva sulla munita piazzaforte nemica.

La presenza dei SM. 82/B nel 32° Stormo BT giunse a 3 esemplari in settembre, ma alla fine dello stesso mese i velivoli vennero riconsegnati per altri servizi più congeniali al Comando del SAS.

Nella giornata del 4 settembre a seguito dell'avvistamento di 3 incrociatori scortati da 2 CC.TT., in navigazione dall'Algeria verso la Tunisia, decollavano dai campi della Sardegna 37 SM. 79 degli Stormi 8° e 32° che attaccavano le navi nemiche con bombe di grosso calibro colpendo un incrociatore sotto un violento tiro c.a. che danneggiava 4 velivoli.

Il 9 novembre 20 SM. 79 del 32° Stormo BT attaccavano a nord di Cap de Fer una formazione navale inglese composta da una n.b. una n.p.a., 3 incr. e 6 CC.TT. colpendo e danneggiando le due navi principali. Nel corso del bombardamento alcuni "Fulmar" attaccavano i trimotori italiani che reagivano efficacemente abbattendone due e colpendone un terzo visto allontanarsi con fumo a bordo.

La violenta reazione c.a. delle navi nemiche colpiva in diversa misura ben 18 bombardieri causando 3 morti e 8 feriti fra gli equipaggi.

L'azione più importante svolta dall'Aeronautica Sardegna

sul finire del 1940 fu indubbiamente la partecipazione nella «Battaglia di Capo Teulada» avvenuta il 27 novembre nel corso dell'operazione «Collar».

Questa operazione comprendeva diverse fasi operative ed aveva lo scopo di rinforzare la Forza H con la n.b. «Ramilles», gli incr. «Newcastle», «Coventry» e «Berwick» e il C.T. «Hotspur»; di rinforzare il presidio RAF di Malta con l'invio di 12 "Hurricane" da lanciare a distanza di autonomia dei velivoli utilizzando la n.p.a. «Argus» ed infine trasferire ad Alessandria e Malta mezzi corazzati e automezzi, soldati e specialisti della RAF consegnando inoltre alla Mediterranean Fleet 4 nuove corvette antisom dotate di apparati Asdic (ricerca sommergibili con ultrasuoni).

L'invio di rinforzi aerei a Malta era già stato sperimentato con successo nel mese di agosto e si ritenne opportuno ripeterlo con le stesse modalità.

La Forza H uscì da Gibilterra il 15 novembre e il 17 l'«Argus» lanciò gli "Hurricane" anzitempo per la segnalata presenza di navi italiane a sud della Sardegna, col risultato che l'aumentata distanza fece precipitare in mare per fine autonomia 9 aerei con la perdita dei rispettivi piloti mentre altri 2 caduti a 50 km da Malta vennero avvistati da un «Sunderland» che salvò i piloti.

Un aereo non venne lanciato per avarie accertate a bordo.

Il 18 la Forza H rientrò a Gibilterra dopo aver espletato la 1ª fase della «Collar» e il mattino del 25 venne dato corso alle successive fasi dell'operazione con la partenza delle navi inglesi.

Lo stesso giorno aveva preso il mare da Alessandria la Forza D destinata a Gibilterra, mentre il convoglio con i piroscafi carichi di materiali e truppe aveva superato nottetempo lo stretto di Gibilterra e navigava verso est a discreta velocità. L'uscita della Forza H da Gibilterra e la presenza in mare della forza D venne comunicata a Superaereo dai nostri attivissimi informatori della zona spagnola nella mattinata del 26 novembre, mentre la presenza nel Mediterraneo centrale di navi nemiche venne confermata da un velivolo dell'Ala Littoria che aveva avvistato, 180 km ad est di Malta, una formazione navale nemica.

Si trattava, per la Forza H, della n.b. «Renow», della n.p.a. «Ark Royal» e di due incrociatori: lo «Sheffield» e il «Despacht» con 9 CC.TT.. La portaerei imbarcava 60 aerei fra "Swordfish", "Skua", "Fulmar" e "Sea Gladiator".

La Forza H era al comando dell'Amm. Somerville e si sarebbe dovuta incontrare all'uscita del canale di Sicilia con la formazione della M.F. (Force D) scortata con 5 CC.TT., 4 dei quali avrebbero preso in consegna il gruppo dei 3 piroscafi provenienti dall'Atlantico per poi invertire la rotta e

rientrare ad Alessandria dopo una breve sosta a Malta. Contemporaneamente all'uscita della Forza D un altro gruppo della M.F. muoveva da Alessandria per scortare alcuni convogli diretti in Grecia e a Creta, assicurando a distanza, per un certo tratto, la navigazione della Forza D.

Si trattava delle n.b. «Barham» e «Malaya» appoggiate dalla n.p.a. «Eagle» protette a distanza con le n.b. «Warspite» e «Valiant» rafforzate dalla n.p.a. «Illustrious».

Nella grande operazione combinata sarebbero state impiegate 5 n.b., 3 n.p.a., 7 incrociatori, 18 CC.TT. e navi scorta. Una forza mai vista sino a quel momento nel Mediterraneo, messa assieme dall'Amm. Cunningham per riaffermare la supremazia navale dell'Inghilterra e nel contempo per tentare di indurre a far uscire in mare la Squadra da battaglia italiana duramente provata dalla distruttiva «notte di Taranto» del 12 novembre che aveva posto fuori campo 3 n.b. («Cavour», «Littorio», «Duilio») e menomata gravemente l'efficienza della Marina italiana.

L'Ammiraglio inglese aveva la personale convinzione che il colpo di Taranto era stato pesantemente accusato dalla Marina italiana e che questa si trovasse in stato di choc psicologico e traumatico, tale da impedire una qualsiasi iniziativa offensiva con le sole tre navi da battaglia rimaste in linea: una previsione errata poichè la Marina italiana reagì prontamente alla sfida inglese con una ammirevole impennata d'orgoglio e di volontà. Pur contando come notizie sulle vaghe segnalazioni avute, venne predisposta una aumentata attività di esplorazione aerea sui lati occidentale e orientale del Mediterraneo, vennero allarmati i reparti aerei dell'Egeo, Libia, Puglia, Sicilia e Sardegna; fu intensificata la presenza dei sommergibili, dislocate squadriglie di MAS nel Canale di Sicilia e poste in stato d'allerta le unità navali designate per il contrasto con le navi inglesi comprendenti le 2 superstiti n.b. efficienti «Vittorio Veneto» e «Cesare» (la n.b. «Doria» era ai lavori), gli incrociatori «Pola», «Fiume», «Gorizia», «Trieste», «Trento», «Bolzano» con le Sdq. CC.TT. 7^a, 13^a, 9^a, 12^a con un totale di 14 unità rinforzate da 4 Torpediniere destinate a compiti di sicurezza: era quanto potesse disporre in quel momento la Squadra Navale da battaglia della Marina italiana, che giocava il tutto per tutto nella drammatica evenienza che il destino le offriva!

Il compito principale dell'Amm. Campioni, comandante designato da Supermarina, conscio del pericolo che si sarebbe verificato con la riunificazione dei due gruppi navali nemici (il terzo era impegnato a proteggere i convogli con la Grecia), era quello di bloccare l'avanzamento verso il Canale di Sicilia della Forza H, giudicata più vulnerabile per attacchi aerei ed in condizioni di dover contare esclusivamente

sulle proprie capacità difensive, mentre la Forza D (Amm. L.E. Holland) veniva affidata all'attenzione dell'Aeronautica della Libia e metropolitana, che avrebbe dovuto fare l'impossibile per arrestarne la marcia ed impedirle di ricongiungersi con la Squadra di Somerville proveniente da Gibilterra.

La M.F. (Forza D), dopo la segnalazione del trimotore civile, venne ancora avvistata casualmente nel Canale di Sicilia, nella notte del 27, dalla Torp. «Sirio» che informò immediatamente l'Ammiraglio Campioni sulla «Vittorio Veneto» a cui occorreva ora accertare solo presenza e posizione della Forza H e regolarsi di conseguenza.

All'alba dello stesso giorno, ancor prima che la ricognizione marittima della Sardegna iniziasse la sua attività, Campioni, nell'intento di avvistare la Forza H per non perdere un solo minuto di tempo, catapultò uno dei suoi Ro. 43 (venne lanciato dall'Incr. «Bolzano»).

Una saggia e tempestiva decisione poichè alle 09.50 il piccolo idro avvistava 170 km a S.W. della Squadra italiana giunta sulla verticale del Golfo di Cagliari, la formazione inglese navigante nei pressi del 7° longitudine/37° latitudine a 30 miglia a N.E. di Cap de Fer (Algeria) confermando all'Amm. Campioni la presenza del nemico; un altro Ro. 43 catapultato dal «Fiume» scopriva la Forza D, segnalata poco prima dalla RM della Sardegna, 40 miglia a nord dell'isola di La Galite e a circa 270 km dalla Forza H verso cui si stava dirigendo ad una velocità di circa 18 nodi, tale da far presumere un probabile incontro in circa 3/4 ore di navigazione. Nel frattempo la R.M. della Sardegna aveva iniziato il servizio esplorativo in diverse direzioni controllando i settori ad occidente della Sardegna, dove un Cant. 506/B del 93° gruppo BM che era rimasto in zona a sorvegliare la situazione veniva raggiunto ed abbattuto, dopo strenua difesa, dai «Gladiator» levatisi in volo dall'«Ark Royal» che lo aveva avvistato col radar segnalandolo ai caccia.

Mentre l'aviazione italiana intensificava la sua attività per meglio ampliare la visione d'insieme della situazione esistente in mare, anche la F.A.A. provvedeva ad attuare misure di prevenzione e offensive lanciando dapprima in volo una sezione di caccia «Sea Gladiator» a protezione della Forza H, poi velivoli «Skua» antisom e infine aerosiluranti «Swordfish» per allargare la zona di sicurezza intorno alle navi e garantirle da ogni sorpresa. I primi velivoli inglesi vennero avvistati verso le ore 09.45 sulla verticale di S. Antioco. Entrava in allarme l'Aeronautica Sardegna e decollavano le prime pattuglie di intercettori da Elmas; un altro velivolo inglese passava a poppa delle FF.NN. italiane segnalando a Somerville con la radio alle ore 10.00 e le navi apri-

rono il fuoco c.a. a distanza senza peraltro colpirlo. Quasi contemporaneamente, alla stessa ora, la Forza H ebbe conferma via radio da un ricognitore della presenza in mare della Squadra Navale italiana e l'Amm. Campioni apprese dalle comunicazioni radio di un Cant. Z 506, che i due gruppi nemici erano ormai giunti a breve distanza dal punto d'incontro prestabilito e che il piano predisposto per attaccarli separatamente poteva ormai considerarsi superato dal susseguirsi degli avvenimenti.

Le previsioni formulate il giorno precedente erano state smentite dagli avvenimenti, poiché la Forza D, non tempestivamente avvistata dalla R.M. della Sicilia, non aveva subito i previsti attacchi della RA, e, forzando nottetempo la velocità, era riuscita a superare indenne la pericolosa strettoia; la Marina dal canto suo non era riuscita ugualmente, per mancanza di tempestive segnalazioni, nell'intento di impedire la riunificazione dei due gruppi navali inglesi ed aveva sostato a sud della Sardegna in posizione equidistante in prudente attesa che la situazione si chiarisse, cosa che doveva avvenire nella stessa giornata col viaggio di rientro rispettivamente ad est e ad ovest delle forze navali avversarie ora che il loro compito si era positivamente esaurito.

L'avvenuta riunificazione dei due gruppi nemici che però ancora si mantenevano a distanza, incerti sul da farsi, e l'accresciuta attività aerea degli inglesi, presenti ora con idro "Sunderland" a grande autonomia, indusse alle ore 11.00 l'Amm. Campioni ad invertire la rotta dirigendosi verso le coste sarde per garantirsi un eventuale appoggio aereo nella convizione che sarebbe stato ben presto attaccato da forze numericamente superiori, da cui si era protetto schierando a distanza la 3ª Div. Incrociatori. In attesa di maggiori chiarimenti da parte della ricognizione aerea, il comandante delle FF.NN. richiese sollecitamente la protezione di aerei da caccia che alle ore 11.40 (20' dopo la richiesta) raggiunsero la verticale delle navi rimanendovi a protezione. Si trattava di CR 42 del 3º Gruppo Aut. decollati da Cagliari/Elmas che poco dopo avvistavano e attaccavano un ricognitore britannico colpendolo e danneggiandolo gravemente.

Pochi minuti prima erano decollati dall'«Ark Royal» 11 aerosiluranti "Swordfish" diretti contro le navi italiane da cui distavano circa un'ora di volo. Poco prima delle 12.00 l'Amm. Campioni ebbe ancora altre notizie e precisazioni da un Ro. 43 del «Gorizia» sulla consistenza e posizione della Forza D e poco dopo una comunicazione RT di un Cant. 506 del 31º Stormo BM segnalava la presenza della Forza H avvistata nelle vicinanze a sole 30 miglia a S.W. della «Vittorio Veneto» e quindi, considerando il tempo intercorso fra l'avvistamento e la trasmissione radio, a distanza ancor più

ravvicinata del previsto.

Non rimaneva altro da fare che controllare da presso le intenzioni nemiche, cosa che fu fatta catapultando un Ro. 43 dal «Pola» e riunificando tutte le forze a disposizione per meglio coordinare l'eventuale azione di fuoco facendo nel contempo rotta verso la Sardegna da cui era possibile avere l'appoggio dell'aviazione.

Alle 12.15 le navi italiane ed inglesi erano oramai a distanza balistica per gli incrociatori - circa 23.000 m - e 5' più tardi il «Fiume» apriva il fuoco subito seguito dagli altri incrociatori, mentre l'Amm. Campioni trasmetteva il contrastante segnale di «non impegnarsi» di cui però i comandanti degli incrociatori saggiamente e realisticamente non tennero conto. Poco dopo anche gli inglesi rispondevano al fuoco e lo scontro di Capo Teulada aveva inizio!

Si ebbe appena il tempo di avvisare Marina Cagliari di far intervenire con sollecitudine l'aviazione da bombardamento della Sardegna.

Alle 12.40, mentre infuriava la battaglia, gli "Swordfish" attaccavano da più parti le nostre navi a bassissima quota e con molta audacia (si trattava di lenti biplani con velocità sui 200 km/h) e alle 12.45 anche la «Vittorio Veneto», principale obiettivo degli aviatori inglesi, venne attaccata dagli aerosiluranti che sganciarono a circa 650 m i siluri che vennero fortunatamente evitati con abili e veloci manovre. Alle 12.50 la nave ammiraglia italiana catapultò il suo Ro. 43 per avere maggiori informazioni sul combattimento e risultò certo il danneggiamento dell'incr. «Berwick» colpito 2 volte dai cannoni italiani mentre da parte nostra risultava colpito il C.T. «Lanciere» che aveva rallentato la navigazione coperto da nebbia artificiale ma sorvegliato dall'alto da un "Sunderland".

Fece seguito un attacco di 7 Blackburn "Skua" che si accanirono specialmente con lanci di bombe in picchiata sul C.T. «Lanciere» immobilizzato e sul C.T. «Ascari» che tentava di rimorchiarlo, rivolgendo poi i loro attacchi agli incrociatori della 3ª Div. Navale che però non vennero colpiti.

Alle 14.10 l'«Ark Royal» fece decollare altri 9 Fairey "Swordfish" che stavolta concentrarono i loro assalti su CC.TT. e incrociatori che li evitarono abilmente. Forte ma imprecisa la reazione c.a. delle navi italiane che colpì alcuni biplani mentre andò perduto per abbattimento da parte di caccia il Ro. 43 catapultato dal «Vittorio Veneto».

L'intervento dell'aviazione italiana

E' stato già accennato che le ricognizioni effettuate dall'aviazione sul Canale di Sicilia la mattina del 27 non ave-

vano approdato a risultati positivi ad eccezione dell'avvistamento di alcune navi in navigazione verso Alessandria, al punto che la Forza D passava inosservata nelle acque tunisine navigando verso ponente.

Questo servizio di sorveglianza venne espletato da 4 trimotori da bombardamento dell'Aeronautica Sicilia inviati ad est di Malta - da cui doveva arrivare il nemico - mentre veniva stranamente trascurata l'adiacente zona ovest nelle cui acque era già transitata da tempo la formazione navale nemica. L'Aeronautica Sardegna dal canto suo faceva decollare 3 Cant 506 per sorvegliare accuratamente la zona a Sud della Sardegna fra Biserta, La Galite e Cap de Fer su tre fasce verticali situate fra i meridiani 7° - 8° - 10° e il parallelo di S. Antioco per scoprire le navi nemiche che fossero eventualmente passate nel Canale di Sicilia eludendo la sorveglianza prevista.

Il 3° Gruppo CT fece decollare più volte su allarme i suoi caccia su segnalazioni DICAT che aveva avvistato a più riprese velivoli nemici in volo sulle coste sarde.

La prima comunicazione certa sulla presenza delle navi nemiche, sulla loro posizione esatta, sulla consistenza e velocità pervenne, verso le ore 11.00, al Comando Aeronautica Sardegna da parte di Marina Cagliari che aveva ricevuto la segnalazione dalla «Vittorio Veneto». Seguiva una situazione di incertezza dovuta ad un lungo silenzio del comando FF.NN. che non chiedeva o sollecitava l'intervento dell'aviazione da bombardamento come aveva fatto nel frattempo con quella da caccia. Alle 12.40 l'Amm. Campioni chiedeva però urgentemente l'appoggio aereo con i bombardieri. Alle 13.15 il Comando Aeronautica della Sardegna riceveva dal comandante la II Squadra Navale, Amm. Jachino, una segnalazione di emergenza che precisava la presenza e il numero degli incrociatori italiani nella zona in cui si trovava in avaria il C.T. «Lanciere», onde evitare, come accaduto a Punta Stilo, dolorosi equivoci di identificazione con conseguenti attacchi considerando che nel frattempo il comandante delle FF.NN. aveva sollecitamente richiesto anche l'intervento dei bombardieri.

Alle 12.40 il 32° Stormo BT, indipendentemente dalla richiesta d'intervento dell'Amm. Campioni, riceveva l'ordine dal comandante l'Aeronautica Sardegna di inviare un gruppo contro le navi nemiche facendosi scortare dai CR. 42 disponibili del 3° Gruppo CT, ammontanti, in quel momento, a soli 5 velivoli. Poco più tardi Marina Cagliari richiedeva l'intervento specifico dei bombardieri contro una n.b. avvistata a 38°30' / 8°50' longitudine e con la collaborazione costante e sollecita dei due comandi, venivano precisati il punto d'attacco con le coordinate rilevate e le modalità d'intervento

anche se persistevano alcune perplessità nelle posizioni segnalate considerando che nella zona indicata erano stati avvistati in precedenza alcuni piroscafi francesi segnalati dalla CIAF in navigazione per Marsiglia. Per un certo periodo si temette di incorre in un equivoco. Alle 13.45 nuova richiesta di caccia che 5' più tardi decollavano da Elmas per raggiungere le navi dove rimanevano di protezione per circa 1 ora 30' senza avvistare velivoli nemici. Alle 14.20 nuova richiesta d'intervento aereo da parte dell'Amm. Campioni. Alle 13.15 erano decollati nel frattempo 10 SM. 79 del 32° Stormo BT da Elmas e 5 CR. 42 da Monserrato dopo una conferma più precisa sulla esatta posizione in cui si trovavano al momento le navi italiane. Alle 14.20 decollava da Decimomannu l'altro gruppo del 32° Stormo BT rinforzato da uno dell'8° Stormo, trasferito d'urgenza da Alghero, mentre non fu possibile far partecipare l'altro gruppo a causa dell'impossibilità di far decollare diversi SM. 79 rimasti impantanati nel terreno molle di pioggia dell'aeroporto di Alghero. Fu necessario assegnare alla scorta dei bombardieri 6 CR. 32 che, anche se inadeguati per superate caratteristiche ad assolvere questo impegnativo servizio, rappresentavano tutto ciò che era disponibile in quel momento in fatto di caccia nell'Aeronautica della Sardegna. La scorta poteva però rimanere in volo per un tempo più limitato a causa della modesta autonomia di volo dei CR. 32.

Alle 15.30 fu possibile far decollare ancora da Monserrato altri 2 CR. 42 ed un CR. 32 recuperati da precedenti servizi che, riforniti velocemente, venivano fatti ripartire per la zona del combattimento per fornire ulteriore scorta alle navi italiane e ai bombardieri in volo nella zona.

Nel frattempo i velivoli di 1ª ondata del 32° Stormo erano giunti in zona d'attacco e avvistate le navi nemiche le avevano bombardate con decisione pur essendo attaccati da 7 «Fulmar» decollati velocemente dall'«Ark Royal» a seguito di rilevamento radar effettuato dalla «Renow». La difesa dei bombardieri e l'intervento dei 5 CR. 42 di scorta (uno era rientrato per avarie tecniche) che impegnavano subito il combattimento, costringeva i caccia inglesi ad allontanarsi dopo aver subito alcuni danni ed un probabile abbattimento ad opera di un CR. 42 che venne successivamente abbattuto da un caccia nemico. Lo sgancio delle bombe effettuato da 4.000 m. non risultava abbastanza preciso, in particolare sulle n.b. «Renow» e «Ramillies» mentre l'«Ark Royal» accostava con veloci manovre eludendo la salva sganciata che esplodeva fra i CC.TT. di scorta. Forte la difesa c.a. che colpiva 8 velivoli, due dei quali in forma grave.

Alle 16.20 perveniva al Comando Aeronautica Sardegna una nuova nuova richiesta di protezione caccia da parte della III

Div. Navale e 15' più tardi decollavano 2 C.R. 42 che si portavano sulle nostre navi in navigazione verso la Sardegna indugiando a lungo sulla verticale del C.T. «Lanciere» a lento rimorchio del C.T. «Ascari»; la scorta si prolungava sino al limite dell'autonomia ed alle 18.15 i velivoli rientravano ad Elmas.

Alle 16.45 la seconda ondata composta da 20 SM. 79 arrivava sulle navi nemiche con direzione W.S. ed iniziava lo sgancio delle bombe da quota 3.500 m. mirando particolarmente alla n.p.a. che veniva subito inquadrata da precise salve cadute nelle sue vicinanze (circa una trentina di bombe).

Impreciso risultava il tiro c.a. fra l'altro con una errata valutazione di quota mentre più pericoloso si rilevò l'attacco di 5 "Fulmar" che concentrarono i loro assalti sui velivoli di coda approfittando del fatto che erano privi di scorta avendo dirottato per insufficiente autonomia i C.R. 32 sulle navi dell'Amm. Campioni, attacchi che vennero però tutti respinti dalla difesa di bordo dei SM. 79.

Un secondo attacco di bombardieri provenienti con direzione S.E. avveniva di sorpresa sulla n.p.a. che veniva pericolosamente inquadrata da una salva caduta a prua dopo che l'«Ark Royal» si era posta contro vento per favorire il decollo dei "Fulmar". Secondo notizie inglesi: «gli attacchi furono molto precisi e l'«Ark Royal» molto fortunata, anche se le esplosioni e le colonne d'acqua nasconsero per alcuni minuti la nave facendo temere per il peggio».

Sempre secondo informazioni nemiche: «il tiro c.a. e l'attacco dei caccia furono oltremodo deludenti e non riuscirono a rompere la compattezza delle formazioni di bombardieri italiani».

La formazione d'attacco italiana rientrava agli aeroporti della Sardegna atterrando fra le 18.30 e le 19.00. Alcuni aerei risultavano colpiti dal tiro contraereo ma non si dovette registrare feriti fra gli equipaggi. Le perdite inflitte al nemico ammontavano a 5 aerei della F.A.A. mentre risultavano perduti un Cant. 506/B, un C.R. 42 e un Ro. 43 delle FF.NN..

Le FF.NN. dell'Amm. Campioni proseguirono regolarmente la navigazione dirigendo rispettivamente per Napoli (Gruppo n.b. II Squadra Navale / 1ª Div. Navale) e per Messina (3ª Div. Navale) mentre il C.T. «Lanciere» si fermava a Cagliari per alcune riparazioni urgenti proseguendo alcuni giorni più tardi per La Spezia per la rimessa in efficienza dell'unità. Le formazioni navali inglesi, esaurito il loro compito, invertirono la rotta rientrando, rispettivamente, verso Alessandria il convoglio dei rifornimenti e la sua scorta di CC.TT., verso Gibilterra la Forza H che aveva assolto il suo incarico previsto nell'operazione «Collar».

I danni riportati e accertati da nostri informatori ad Algeiras comprendevano: incr. «Berwick» - danni a prua e alla torre prodiera che avevano causato 7 morti e 14 feriti; portaerei «Ark Royal» - danni a prua con incendi - 4 velivoli della F.A.A. perduti - 6 aviatori dispersi. Danni minori ai CC.TT..

I comunicati inglesi oltre a sottolineare che la formazione navale italiana pur accettando il combattimento si era ritirata inseguita dalle unità britanniche, denunciavano una serie di danni inflitti alle navi italiane fra cui 2 n.b. colpite da siluri aerei, 3 incrociatori Classe «Bolzano» e 2 CC.TT. colpiti da bombe e siluri lanciati dagli aerei dell'«Ark Royal». Una serie di notizie volutamente errate propalate più per motivi propagandistici che per dichiarare la verità come si era effettivamente palesata.

Al di fuori dei modesti danni subiti dal C.T. «Lanciere» e di quelli certamente più rilevanti accusati dalle navi inglesi, la battaglia di Capo Teulada si concluse senza nulla di fatto. Fu un confronto a distanza caratterizzato dall'incertezza e, particolarmente da parte italiana, forse da una eccessiva prudenza che gli inglesi identificarono in una mancanza di decisione a continuare il combattimento.

Vi furono a conforto di questa tesi una diversità di vedute fra l'Amm. Campioni, comandante in mare delle FF.NN., e l'Amm. Jachino, comandante della II Squadra Navale. Il primo sosteneva un politica di attesa sino al momento in cui avrebbe avuto notizie più complete sulla situazione, il secondo era invece per un'azione più decisa tendente ad evitare la riunione dei due gruppi navali nemici.

Concordemente i due comandanti avevano scartato inizialmente un eventuale appoggio aereo se non nel momento in cui tale intervento si sarebbe rivelato opportuno e regolamentato accuratamente, onde evitare equivoci e spiacevoli sorprese come nella battaglia di Punta Stilo.

In realtà lo scontro fra incrociatori fu favorevole agli italiani che possedevano cannoni di calibro maggiore di quelli inglesi e quindi più ampia gittata, anche se la posizione delle navi dava l'impressione di una ritirata considerando che la II Squadra Navale navigava in quel momento verso le coste sarde. Più tardi quando fu possibile far intervenire le n.b. per sostenere il fuoco degli incrociatori, «Vittorio Veneto» e «Cesare» misero la prua contro il nemico e furono sufficienti poche salve della nave ammiraglia per far invertire la rotta agli incrociatori inglesi che diressero verso le loro corazzate. Nonostante che il comandante le FF.NN. avesse avuto notizia alle prime ore del 27 della presenza di una forza nemica nel Canale di Sicilia (Forza D), ulteriori conferme alle 09.45 della presenza di una n.p.a. nelle acque della Sardegna (For-

za H) e alle 10.15 altre informazioni dai ricognitori catapultati, solo alle 13.15 trasmise una richiesta d'intervento di bombardieri sollecitata ancora alle 14.20 al Comando Aeronautica Sardegna.

Ma a quell'ora il combattimento navale era terminato da circa 1 ora 30' dopo che le navi italiane avevano tentato di respingere gli attacchi dei velivoli imbarcati che una efficace protezione dei caccia avrebbe potuto impedire o quanto meno seriamente ostacolare.

La mancanza di una efficace cooperazione tattica fra Marina e Aeronautica ebbe ancora una volta i suoi negativi effetti. Era oramai tempo di cambiare e iniziare una nuova e più auspicata politica di collaborazione a tutti i livelli, poichè la guerra si stava rivelando ogni giorno più aspra, difficile, tormentata e il nemico appariva ben diverso da quello decantato: più preparato, agguerrito, concorde, pericoloso ad ogni livello operativo - in mare, in cielo e sulla terra - andava combattuto non isolatamente come tentarono di fare le varie FF.AA. italiane, ma con l'azione comune, con la concentrazione dei mezzi e degli intenti.

Ma alla lamentata mancanza di cooperazione fra Marina e Aviazione, erano da porre in risalto i modesti risultati ottenuti dai bombardieri che, pur avendo lanciato sulle navi inglesi kg 60.000 di bombe da 100/250 kg e alcune da 500, non avevano colpito in modo grave o irreparabile alcuna nave nemica, se si eccettuano i pochi danni arrecati superficialmente alla nave portaerei e ad una nave da battaglia.

Cos'era che non funzionava nel sistema di bombardamento in quota dell'Aeronautica italiana?

L'addestramento del personale, i congegni di puntamento, i metodi di agganciamento delle bombe, il tipo, il peso e la potenza distruttiva delle bombe adoperate, le teorie e i calcoli delle tabelle approntate?

Una serie di quesiti inquietanti che era necessario analizzare e risolvere al più presto per non mettere in crisi la politica offensiva della R.A. alterando presupposti strategici e impieghi tattici.

L'esito nullo dello scontro dimostrò che la presenza di navi portaerei era elemento fondamentale nelle operazioni navali, poichè garantiva ai comandanti in mare tutte quelle informazioni necessarie a suggerire ipotesi operative - offensive o difensive che fossero - e dimostrò che Somerville con l'impiego razionale dell'«Ark Royal» aveva potuto esplorare in

mare e a terra, inviare velivoli con bombe sulla Sardegna, siluranti e tuffatori sulle navi, aerei da caccia a protezione delle navi della Forza H.

La Marina italiana stava pagando le errate scelte dell'anteguerra, il rifiuto di possedere navi portaerei, l'indifferenza dimostrata sulle grandi possibilità del radar (all'epoca erano già stati realizzati i primi esemplari di EC/3 dal RIEC-NdA), la mancanza di più stretta collaborazione con l'Aeronautica che doveva logicamente compensare le gravi lacune esistenti.

Lo scontro di Capo Teulada fu l'ultimo avvenimento di rilievo accaduto nel Mediterraneo centrale a partire dal 1940. Fra gli eventi che influirono nella vita della Marina nei primi 6 mesi di guerra ci fu la sostituzione del capo di SM Amm. Domenico Cavagnari con l'Amm. Arturo Riccardi che prescelse come suo Sottocapo di SM l'Amm. Inigo Campioni, il Comandante delle FF.NN. di Capo Teulada, e l'assegnazione dell'Amm. Angelo Jachino al Comando Superiore delle FF.NN..

Un avvicendamento su cui non furono forse estranei i motivi di contrasto e le divergenze d'opinioni manifestate durante lo svolgersi della battaglia.

A fine dicembre risultavano ancora dislocati in Sardegna gli Stormi da BT 8° e 32° mentre il 31° da BM era stato smembrato e assegnato in parte alla ricognizione marittima col 93° Gruppo; per la caccia era presente il 3° Gruppo Autonomo CT, per la R.M. le cinque squadriglie dell'85° Gruppo BM rinforzate dalla 5ª Sezione da soccorso di Olbia trasformata in 613ª Sqd. da soccorso in mare con "S.66" e "Cant. 506/S".

La ricognizione terrestre si avvaleva della 124ª Sqd. Autonoma da O.A. di Elmas.

La 10ª Div. BT «Marte» era stata disciolta, l'8° Stormo BT era ad Alghero con il 27° Gruppo mentre il 28° si trovava a Decimomannu sede, peraltro, del 32° Stormo BT; la 155ª Sqd. CT del 3° Gruppo era ad Alghero, le altre due col Comando di Gruppo a Monserrato.

La consistenza del materiale vedeva in linea 65 SM. 79, 9 Cant. 506/B, 18 CR. 32 e 12 CR. 42, 19 Cant. 501 e 5 Cant. 506/B per la R.M., assieme a 3 S.66 del soccorso in mare ed infine 12 Ro. 37 per l'O.A., per un totale di 143 velivoli di ogni tipo e specialità.

Sicilia

(Ciclo operativo 11.6.1940/31.12.1940)

Sin dall'inizio del conflitto nel 1939 era stato costituito dallo SM/RA un Comando Aeronautica per la Sicilia retto dal Gen. D.A. Renato Mazzucco, comando che non aveva avuto però in assegnazione un sufficiente numero di reparti in misura tale da giustificare la presenza di un ente di comando a livello di Squadra Aerea o di ZAT, poichè le F.A. dislocate nell'isola comprendevano per la Caccia solo il 157° Gruppo CT, il 91° Gruppo BM, l'85° Gruppo BaT, l'83° Gruppo RM e il 70° Gruppo O.A.

A questa lacuna iniziale lo SM/RA provvide trasferendo gradualmente nell'isola nella primavera 1940, buona parte dei reparti della 2ª Squadra Aerea, allorchè l'adozione del "P.R. 12" eliminò allo Stamage l'incombenza di prendere adeguate misure offensive contro la Jugoslavia nel cui settore d'azione era stata schierata nel Veneto la 2ª Squadra Aerea (Gen. Tedeschini - Lalli).

La frontiera orientale non venne però sguarnita completamente poichè rimase in zona la 6ª Div. da bombardamento col 16° Stormo BT a Vicenza, il 18° ad Aviano, il 47° a Ghe-di. La specialità Caccia era rappresentata dal 9° Gruppo CT del 4° Stormo di Gorizia.

Per la ricognizione terrestre erano disponibili le squadriglie da O.A. 41ª, 113ª, 32ª, 125ª a Campoformido di Udine; la 38ª e 116ª a Merna di Gorizia; la 24ª e 35ª a Verona/Boscomantico; la 36ª e 87ª a Padova. La ricognizione marittima aveva la 4ª Sezione su Cant. 501 a Pola/Puntisella. Complessivamente circa 160 aerei fra bombardieri, caccia, ricognitori terrestri e marittimi. Le forze aeree dislocate in Sicilia vennero poste al comando del Gen. S.A. Gennaro Tedeschini - Lalli e comprendevano nel giugno 1940 i seguenti reparti:

2ª Squadra Aerea Reparto volo SM. 79/TP Ca. 310	Palermo
3ª Div. da Bombardamento (Gen. D.A. Ettore Lodi) Reparto volo SM. 79/TP Ca. 310	Catania
11° Stormo BT (Col. pil. Arnaldo Lubelli) su SM. 79	Comiso
33° Gruppo (Sqd. 59ª/60ª) Ten. Col. pil. Ferri Forte	Comiso
34° Gruppo (Sqd. 67ª/68ª) Magg. pil. V. Cannaviello	Comiso
41° Stormo BT (Ten. Col. pil. Enrico Pezzi) su SM. 79	Gela
59° Gruppo (Sqd. 252ª/253ª) Ten. Col. pil. E. Draghelli	Gela
60° Gruppo (Sqd. 234ª/235ª) Ten. Col. pil. P. D'Ippolito	Gela
34° Stormo BT (Col. pil. Umberto Mazzini) su SM. 79	Catania
52° Gruppo (Sqd. 214ª/215ª) Magg. pil. P. Maiorca	Catania
53° Gruppo (Sqd. 216ª/217) Ten. Col. pil. L. Rossetti poi Ten. Col. pil. R. Poli	Catania
11ª Brigata da Bombardamento (Gen. B.A. Giuseppe Barba)	Castelvetrano
30° Stormo BT (Col. pil. Antonio Serra) su SM. 79	Sciacca
87° Gruppo (Sqd. 192ª/193ª) Ten. Col. pil. V. Tabocchini	Sciacca
90° Gruppo (Sqd. 194ª/195ª) Ten. Col. pil. G. La Manna	Sciacca
36° Stormo BT (Col. pil. Carlo Drago) su SM. 79	Castelvetrano

108° Gruppo (Sqd. 256 ^a /257 ^a) Ten. Col. pil. V. Silvestri	Castelvetrano
109° Gruppo (Sdq. 258 ^a /259 ^a) Magg. pil. V. Vincenzi	Castelvetrano
1 ^a Div. da Caccia (Gen. D.A. Vincenzo Velardi) Reparto volo CR. 42	Palermo
1° Stormo CT (Ten. Col. pil. Mario Piccinii)	Palermo
17° Gruppo (Sqd. 71 ^a /72 ^a /80 ^a) Magg. pil. B. Brambilla su CR. 42	Palermo
157° Gruppo (Sqd. 384 ^a /385 ^a /386 ^a) su CR. 32 (Magg. G. Nobili)	Trapani/Milo
80° Sqd. CT (distaccata dal 17° Gruppo CT) su CR. 42	Trapani/Milo
6° Gruppo Autonomo CT (Magg. pil. A. Francois) (Sqd. 79 ^a /81 ^a /88 ^a) su MC. 200	Comiso
30° Sqd. OA su Ro. 37	Palermo/Boccadifalco
<i>Marinavia</i> (Ten. Col. pil. Fernando Accardo)	
83° Gruppo RM (Magg. pil. Michele Palmiotti)	
170° Sqd. RM (Cap. pil. L. Tondini) su Cant. 506/B	Augusta
184° Sqd. RM (Cap. pil. T. Giovannetti) su Cant. 501	Augusta
186° Sqd. RM (Cap. pil. A. Bellenzier) su Cant. 501	Augusta
189° Sqd. RM (Cap. pil. A. Francione) su Cant. 501	Siracusa
144° Sqd. RM (Cap. pil. U. Musco) su Cant. 501	Stagnone
143° Sqd. RM (Cap. pil. M. Bellotto) su Cant. 501	Menelao (Libia)
612° Sqd. Soccorso (Ten. pil. A. Conti) su Cant. 506/S	Stagnone

Sull'aeroporto di Pantelleria era dislocato il 96° Gruppo Autonomo da bombardamento a tuffo (Sdq. 236^a/237^a) dipendente dalla 11^a Brigata BT, al comando del Cap. pil. E. Ercolani con bimotori SM. 85 e su quello di Reggio Calabria stazionava un gruppo da trasporto su SM. 82 dislocato dal Comando SAS.

Complessivamente si avevano 137 SM. 79, 26 MC. 200, 17 CR. 42, 26 CR. 32.

I campi d'aviazione della Sicilia oltre quelli già citati e sedi permanenti di reparti, comprendevano aeroporti di manovra e campi occulti alcuni dei quali in via di approntamento e completamento e fra questi si annoveravano i seguenti: S. Pietro di Caltagirone, Chinisia di Trapani, Licata, Acate, Mazzaronello, Biscari, Pachino, Termini Imerese e il grande complesso aeroportuale di Gerbini in costruzione con le piste integrate di Finocchiaro, Passo Martino, Gerbini sud e nord, Valenti, S. Salvatore, Sigonella, Spinasantà, Lumbisò nord e sud. Gli idroscali di Marsala, Milazzo, Siracusa.

Nell'ambito operativo della Sicilia erano altresì compresi gli aeroporti di Reggio Calabria e di Margana/Pantelleria. Magazzini aeroporto base erano a Trapani (289°) e Castelvetrano (290°).

I compiti assegnati alla 2^a Squadra Aerea stabilivano:

1. Obiettivi della Tunisia, Algeria ed eventualmente del Marocco.
2. Obiettivi di Malta.
3. Eventuale blocco del Canale di Sicilia.
4. Contrasto al traffico marittimo e ai movimenti navali

anglo-francesi nel Mediterraneo Centrale.

5. Concorso alle operazioni di guerra sul mare fra Africa Settentrionale francese e le coste mediterranee della Francia.

6. Eventuali obiettivi della Grecia.

Pur tenendo in considerazione tutti gli altri compiti assegnati, aventi necessariamente importanza occasionale, era evidente che l'aspetto principale delle incombenze operative della 2^a Squadra Aerea, una volta venuti a cessare gli obiettivi francesi, restava incentrato su Malta, concreta realtà posta di fronte alla Sicilia, la cui presenza imponeva necessariamente azione ed iniziativa, elementi questi il cui ripudio avrebbe comportato al nemico ogni possibilità d'azione.

Il R.E. disponeva in Sicilia del XII Corpo d'Armata (Gen. M. Arisio) con le Div. Ftr. «Aosta» e «Assietta» rinforzate da 5 Div. Costiere (202^a, 206^a, 207^a, 208^a, 213^a) e da 28 Btg. territoriali. Le Div. Ftr. disponevano di 4 Btg. CC.NN. mentre altri reparti della MVSN avevano funzioni autonome. Vi erano inoltre 2 Rgpt. di artiglieria, 2 Btg. mitraglieri, un Btg. carri L., 2 Gruppi di artiglieria c.a. 75/27 CK, reparti del Genio, servizi, autoreparti, depositi, magazzini, postazioni difensive antisbarco ed ancora 2 Legioni della Milmar per le batterie costiere e contraeree, 2 Btg. Genio e 4 batterie AA. La MACA aveva le sue batterie dislocate a Messina, Gerbini, Catania, Vizzini, Motta S. Anastasia, Cassibile, Porto Palo, S. Pietro di Caltagirone, Vittoria, Punta Secca, Gela, Licata, Porto Empedocle, Sciacca, Castelvetrano, Marsala, Costa Raia, Lercara Friddi, Trapani, Chinisia, Palermo, Milazzo. Il materiale in dotazione era relativamente

moderno e si basava sul pezzo da 76/40, che costituiva il grosso dell'armamento, e sul cannone da 75/46, integrati da mitragliere da 37/54 e 20/65.

Quelli del R.E. erano a Castelvetro e Milazzo e comprendevano vecchi cannoni da campagna da 75/27 CK adattati per il tiro AA.

Le armi Breda automatiche da 20/65 completavano l'armamento per il tiro a bassa quota.

Complessivamente il R.E. aveva una forza in Sicilia oscillante fra le 110/120.000 unità cui erano da aggiungere circa 8.000 uomini della MVSN e della MACA.

La Regia Marina aveva in Sicilia una grande organizzazione comprendente il Comando Militare della Marina di Sicilia con sede a Messina agli ordini dell'Ammiraglio Pietro Barone, e i comandi in sottordine delle Piazze MM di Messina/Reggio Calabria, Augusta/Siracusa e Trapani. Vi erano per la difesa costiera 4 treni armati: Siracusa, con 4 cannoni da 120/45, Catania e Licata armati con cannoni dello stesso calibro e Porto Empedocle con 4 pezzi da 76/40. Le basi navali comprendevano Messina, Augusta, Trapani con punti di appoggio a Reggio Calabria, Palermo, Pantelleria.

I depositi di carburante comprendevano: Messina (t 10.000), Reggio Calabria (t 30.000), Augusta (t 267.000), Palermo (t 140.000), Trapani (t 82.300) per un totale complessivo di oltre 500.000 t pari a 1/3 dei depositi della Regia Marina alla vigilia della guerra.

Vi erano depositi munizioni e siluri a Messina, Augusta, Trapani.

Magazzini di Commissariato, V.E., viveri, infermerie; depositi materiali per le necessità operative della Marina.

La difesa costiera e antiaerea si articolava in ampia misura su tutta l'isola e su zone di grande importanza strategica come Pantelleria, affidata alla completa responsabilità della Marina.

Vi erano in Sicilia 3 sbarramenti con palloni frenati ad Augusta, Palermo e Messina con uno sviluppo totale di m. 13.400 e 106 aerostati ancorati; 14.300 m. di ostruzioni retali.

La batterie costiere erano state sistemate a difesa di Messina, Catania, Augusta/Siracusa, Licata, Porto Empedocle, Capo Granitola, Trapani, Palermo, Termini Imerese, Carini, Pantelleria, Lampedusa per un totale di 240 cannoni fra cui numerosi di grosso calibro (381/280 mm).

Le batterie AA erano dislocate a Messina/Reggio Calabria (15 batterie con 11 fotoelettriche), Augusta/Siracusa (18 batterie, 15 fotoelettriche e 22 aerofoni), Trapani (13 batterie, 13 fotoelettriche e 18 aerofoni), Palermo (difesa AA a

b.q.), Pantelleria (13 batterie, 7 fotoelettriche), Catania, Licata, Porto Empedocle, Porto Palo, Cozzo Spadaro, Capo Granitola, Lampedusa. Complessivamente 202 bocche da fuoco integrate da 129 mitragliere.

I comandi navali comprendevano:

3° Gruppo Sommergibili (Sqd. 31^a, 33^a, 34^a, 35^a, 37^a) con 22 unità subacquee.

5^a Squadriglia Torpediniere con 4 siluranti: «Schiaffino», «Dezza», «La Farina», «Abba».

13^a Sqd. Torpediniere (Circe, Clio, Calliope, Calipso), 14^a Sqd. Torpediniere (Partenope, Polluce, Pleiadi, Pallade), 12^a Sqd. Torpediniere (Altair, Antares, Aldebaran, Andromeda), 1^a Sqd. Torpediniere (Airone, Ariel, Aretusa, Alcione). La 2^a Flottiglia MAS (Sqd. 2^a, 9^a, 10^a, 15^a) con 16 MAS, 4 posamine, 2 navi appoggio, 4 cisterne acqua, 5 Squadriglie da Ricognizione Marittima completavano l'organizzazione militare e tecnica di Mariscilia basata su una forza navale non indifferente che faceva della Sicilia un avamposto di grande importanza strategica e una base operativa di eccezionale interesse nella strategia totale della guerra italiana, considerando che l'isola bloccava o poteva controllare ogni movimento fra Capo Granitola e Capo Bon (km 150), fra Capo Mustafà (Tunisia) e Pantelleria (km 70), fra Pantelleria e Porto Empedocle (km 120), fra Capo Passero e Malta (km 90), fra Ras Kapoudia (Tunisia) e Lampedusa (km 130) e fra Lampedusa e Malta (km 180), creando più sbarramenti successivi nelle penetrazioni fra occidente e oriente e viceversa. Se l'Inghilterra bloccando le due estremità d'accesso al Mediterraneo poteva impedire l'invio di materiali strategici e alimentari destinati all'Italia troncandone le comunicazioni, l'Italia, a sua volta, poteva e doveva bloccare le linee di comunicazione inglesi nel Mediterraneo via Gibilterra con destinazione Suez, troncando i rifornimenti via mare destinati a Malta e all'Egitto.

L'unico punto d'appoggio su questa rotta di vitale importanza strategica per l'Inghilterra, denominata più comunemente «rotta imperiale», era l'isola di Malta; la posta messa in gioco su tale fondamentale aspetto del conflitto, riguardava le possibilità inglesi di mantenere e salvaguardare tale base e la capacità italiana di neutralizzarla, considerando che recidendo questo nodo nevralgico della strategia britannica sarebbero rimasti all'Inghilterra due tronconi inerti e di modesta importanza nel Mediterraneo, ridotti dalle circostanze al rango di capolinea di partenza e arrivo sulla più lunga, dispendiosa e militarmente insicura rotta del periplo africano via Capetown, Aden, Suez: un percorso di 12.000 km che richiedeva mediamente un periodo di tempo valutato in due mesi di navigazione!

Uno scotto che l'Inghilterra non era affatto disposta a pagare ma che in più occasioni dovette subire e accettare.

L'isola di Malta (246 kmq e 280.000 abitanti) era dal 1800 in possesso dell'Inghilterra che l'aveva ancor più valorizzata come piazzaforte militare sfruttando la posizione strategica e geografica che da sempre l'isola possedeva.

In gran parte pianeggiante con modesti rilievi e caratterizzata da numerose insenature profonde, specialmente sulla costa settentrionale - più regolare quella meridionale con tratti di coste alte e rocciose - l'isola venne, nel corso degli anni e nell'evoluzione del pensiero essenzialmente strategico, trasformata lentamente da piazzaforte navale a base aereonave già prima della 2ª guerra mondiale, ed assunse successivamente interesse preminentemente aereo, allorché si constatò l'impossibilità di poter far permanere in porto formazioni navali pesanti di una certa importanza e consistenza, certamente non superiori come navi al livello di caccia-torpediniere, aspetto questo che non sempre fu anche possibile mantenere a Malta in particolari periodi offensivi dopo lo spostamento ad Alessandria del comando navale della Mediterranean Fleet, allorché rimasero a Malta solo 7 sommergibili, una decina di motosiluranti, una squadriglia di dragamine.

Tuttavia permanevano massicce e maestose nei punti più importanti dell'isola, le grandi fortificazioni medioevali utilizzate ed integrate da più moderne opere fortificate con numerose batterie, trinceramenti campali e permanenti, postazioni di armi automatiche, centri di fuoco, sbarramenti di filo spinato, ostacoli antisbarco e anticarro appoggiati alla «Victoria Line», una linea difensiva costruita su un rilievo corrente in direzione N./S.E. fra Punta S. Giorgio, Bingemma, Dinghi, St. Andrew's, Madlein, Sliema, lunga all'incirca 15 km e impostata su una fascia centrale fortificata di 4 km della larghezza media di 400 m con postazioni semipermanenti, fossati anticarro, reticolati, sbarramenti difensivi, nidi per armi automatiche, piazzole per cannoni, camminamenti, riserve per munizioni. Una linea fortificata di non eccessiva importanza militare, facilmente aggirabile, il cui unico scopo era quello di trattenere per un tempo prestabilito eventuali invasori provenienti dalla zona N.W. dell'isola, ritenuta la più probabile come accesso alla capitale La Valletta, mentre a N.E. la costa alta oltre un centinaio di metri non permetteva possibilità di sbarchi.

La base navale comprendeva: arsenale, officina riparazioni, officina siluri, bacino galleggiante da 60.000 t (il più grande esistente nel Mediterraneo), depositi per siluri, torpedini, carburante/lubrificante, magazzini per particolari di rispetto, depositi munizioni, serbatoi interrati di nafta per circa

200 mila t. Un comando centralizzato della difesa era stato predisposto a Rabat a 23 km S.W. di La Valletta. Numerose postazioni antiaeree non ancora completamente guarnite erano disseminate in tutta l'isola con sistemazioni permanenti in cemento armato, riserve, ricoveri per il personale, baracche. Per gli idrovolanti erano in funzione gli idroscali di Calafrana, Marsa Scirocco e S. Paolo usati per le linee civili della «rotta imperiale» della British Airways e per gli idrovolanti della sorveglianza costiera della Royal Navy (802° Sqdn. su «Saro/London» e 110° Sqdn. su «Sunderland»). Le batterie costiere comprendevano 84 postazioni antinave di cui 19 con cannoni di grosso calibro per un totale di 160/180 pezzi alcuni dei quali con doppia funzione a.n./c.a. del tipo MK1/MK6 da 76 e 125 mm; un centinaio erano le batterie controaeree con circa 200 cannoni da 76 e 94 mm integrati da mitragliere Bofors da 40 mm. 7 fortezze proteggevano La Valletta e il Grand Harbour: Pembroke, S. Leonardo, Ricasoli, S. Paolo, Wolseley, Delimara, Benghaisa. L'idea della piazzaforte di Malta in funzione essenzialmente difensiva, come ogni logica sembrava dover confermare, contrastava con il pensiero di W. Churchill che voleva l'isola in un aspetto strategico prevalentemente offensivo, sia come base d'attacco all'Italia e alla Libia e relative correnti di traffico, sia sotto l'aspetto combinato della sorveglianza tattica e strategica del Mediterraneo all'insegna dello slogan: «reagire anziché soccombere»!

Nella primavera del 1940 erano state prese misure per sfollare la popolazione, decentrare i comandi, allestire rifugi antiaerei, predisporre liste di reclutamento locale, assegnare guarnigioni per le fortificazioni, le postazioni difensive, la «Victoria Line». Le forze inglesi consistevano in 4 Btg. di fanteria, in un Rgt. di artiglieria e una unità di fanteria a reclutamento locale: la «1st Malta Infantry Brigade» con un centinaio di «Bren Carriers» rinforzata da un gruppo motorizzato di artiglieria campale, che aveva il compito di presidiare le posizioni più importanti dell'isola e le postazioni difensive della «Victoria Line». Aggiungendo a tale unità locale le forze inviate dall'Inghilterra per la difesa mobile e statica, i reparti dell'artiglieria costiera e antiaerea, gli uomini della Marina e quelli dell'aviazione si poteva calcolare in 10.000/12.000 unità la forza disponibile per la difesa di Malta e isole minori. L'aviazione di stanza a Malta, che nelle previsioni del Joint Staff (S.M. Imperiale) doveva essere composta di 4 Squadroni «Hurricane» e 2 di «Wellington/Blenheim», poteva contare all'inizio della guerra solo su reparti della Fleet Air Arm costituiti dall'802° Sqdn. con i vecchi caccia imbarcati tipo «Nimrod» e «Osprey» della n.p.a. «Glorious» lasciati ad Hal Far e assegnati al 709° Training Sqdn. con i superati

cacciabombardieri Blackburn "Skark" e Vickers "Wildbest" dell'812° Sqdn. ed infine con i più prestanti Fairey "Swordfish" siluranti degli Squadroni 823° e 825° dislocati fra Hal Far e Mikabba. Vi era inoltre un magazzino di materiale aeronautico della FAA a Calafrana dove erano conservati, come riserva navale strategica, una ventina di Gloster «Gladiator» che la n.p.a. «Glorious» aveva lasciati in deposito nel 1940, dopo l'ordine ricevuto di raggiungere al più presto le acque della Norvegia per appoggiare le operazioni del BEF. Il resto del materiale di volo dell'isola era rappresentato da velivoli da addestramento e trasporto. Sull'isola erano stati installati all'inizio del 1940 i primi 2 radar di avvistamento tipo Metrovick GL/MK II funzionanti su onde metriche a Zonkar Point e Calafrana con portata di 80/120 km, coadiuvati da un GCI installato ad Hal Far (nominativo convenzionale «Timber») e da una stazione radio per guida caccia a Mdina (nominativo convenzionale «Pitry»).

Due stazioni E.W.S. (Early Warning Services) erano in fase di approntamento a Kala Hill (Madliena Heights) e Ras il Jettal per l'avvistamento aereo. I tre aeroporti esistenti nel 1940: Ta Venezia per servizi civili, Luqa/Mikabba il più importante a S.W. di La Valletta nella zona meridionale, e Hal Far, vennero portati a 5 con la costruzione di quelli di Takali e Krendi che si avvalevano anche di piste ausiliarie a Safi e Gudja e delle due «emergency strips» di Gozo e Marsa sull'omonima isola. Complessivamente le infrastrutture aeronautiche dell'isola comprendevano 10 piste principali in cemento armato per uno sviluppo totale di 14 km con orientamento multidirezionale completate da 12 km di raccordi decentrati (Country Connections) che portavano nella zona Luqa-Mikabba-Krendi-Hal Far ad una gigantesca «Dispersal aerea» di circa 25 kmq. con decine e decine di piazzole, box in beton e muri a secco, camouflage ambientale roccioso e artificiale con reti mimetiche, rimesse ed officine in caverna, depositi di carburante/munizioni protetti, ricoveri per il personale scavati nella roccia. Una linea di Bus collegava le varie piste e portava piloti e specialisti sul posto di decollo dopo che gli aerei revisionati, controllati e riforniti di benzina/munizioni erano stati tirati fuori dai loro boxes protettivi ed avevano raggiunto attraverso i diversi raccordi la testata della pista prescelta per la partenza.

Un complesso di infrastrutture che costituì per tutto il corso della guerra il vero segreto del successo difensivo maltese. Comandante la RAF di Malta era il Commodore F.H.M. Maynard il quale non ebbe altra soluzione considerando il materiale disponibile, che utilizzare i "Sea Gladiator" della FAA come intercettori in attesa che lo SM/RAF gli facesse pervenire i promessi rinforzi in caccia e bombardieri come

previsto nel programma dello SM Imperiale.

Poiché gli inglesi si attendevano logicamente sin dai primi giorni di guerra aviolanci paracadutisti e sbarchi con alianti di truppe aviotrasportate, numerosi autocarri vennero dislocati nei perimetri degli aeroporti per sbarrare a comando le piste ed impedire l'utilizzazione dei terreni d'atterraggio.

Le probabili rotte di approccio alle più importanti zone strategiche dell'isola vennero opportunamente rinforzate con altre batterie antiaeree (42 pezzi pesanti e 26 leggeri) con 24 riflettori in aggiunta ai tre Rgt. AA. dell'isola (7°, 10° e 2° R.M.A. Royal Malta Artillery) appoggiati dal 4° Searchlight Rgt. (riflettori) e dalla 30ª batteria R.M.A..

La difesa antiaerea dell'arcipelago al comando del Brig. Gen. N.V. Sadler, un esperto ufficiale della difesa di Dover inviato specificamente a Malta, venne organizzata in linee di sbarramento successive (defense aircraft box) correnti fra Luqa e Hal Far e il numero dei cannoni aumentò sino a 300 con altrettante mitragliere «Bofors» da 40/56 dislocate in maggior parte nella zona sud-occidentale fra Grand Harbour, Marsa Scirocco, Baia S. Paolo e sull'allineamento di penetrazione S.W./E.W..

L'accertamento delle difese dell'isola tramite il S.I.M. e il potenziamento della difesa, consigliò lo SM/RA a predisporre alcune misure cautelative di principio, approntando rotte alternative per missioni di bombardamento, quote prestabilite e interventi indiretti per disorientare le difese di Malta.

Nonostante che il S.I.M. disponesse nell'isola di provati e fidati informatori (sussisteva persino un partito filoitaliano legato ad Enrico Mizzi) e conoscesse in elevata misura ogni apprestamento difensivo, sembrò ad un certo momento impossibile dimostrare ai superiori comandi l'inesistenza o quasi sugli aeroporti maltesi di una organizzazione ed efficiente forza aerea in grado di contrastare, per numero e qualità del materiale di volo, ogni velleità offensiva italiana ed ostacolarne seriamente l'azione. A tale constatazione venne più volte suggerito, anche per voce degli informatori filoitaliani, l'attuazione di un rapido e traumatizzante attacco iniziale aeronavale seguito da un successivo sbarco di truppe. Ma indecisioni, perplessità, mancanza di idoneo materiale da sbarco ed una precisa volontà d'immobilismo attendista e deleterio, consigliarono i vertici dei comandi italiani, a cominciare dallo S.M.G., a rinviare ogni decisione in seguito. La Royal Navy di Malta era al comando del Vice Ammiraglio W.T.R. Ford da cui dipendevano le unità navali, gli impianti tecnici, la FAA e le difese costiere, mentre l'artiglieria contraerea (Malta Anti Aircraft Artillery) era al comando del Col. Mannswhort.

Governatore civile dell'isola e comandante militare delle FF.AA. di stanza a Malta era il Ten. Gen. William Dobbie. La Regia Marina aveva già da alcuni anni prima della guerra predisposto un piano di attacco a Malta (Piano DG. 10/A2), impostato essenzialmente sulla conquista del «dominio del mare» ed in cui la partecipazione dell'Aeronautica non rivestiva particolare importanza se non nell'azione di copertura delle FF.NN., nella protezione dei porti d'imbarco, del contingente da sbarcare e di zone strategicamente importanti esposte ad eventuali offese del nemico, in particolare i porti della Libia: Tripoli, Bengasi, Tobruk.

Nella primavera 1940 il Piano DG. 10/A2 venne ulteriormente perfezionato sulla scorta delle esperienze di guerra della Germania e della nuova situazione difensiva dell'isola che nel frattempo era stata notevolmente rinforzata. Si trattava di sbarcare una forza doppia di quella della guarnigione rinforzata del 30% per eventuali perdite in mare e di impiegare una massa di 500 bombardieri e caccia con azione di ammorbidente preventiva per più giorni e massiccia nel giorno previsto, effettuando fra l'altro lanci alternativi di paracadutisti a sud dell'isola (600 paracadutisti nella zona di Zurriek per occupare Hal Far) e appoggio tattico dopo aver eliminato il potenziale aereo avversario (era stato preventivato un concorso delle forze anglo-francesi).

In questa variante offensiva l'Aeronautica aveva avuto nel piano d'attacco maggiore importanza e partecipazione per neutralizzare i campi d'aviazione e le batterie costiere, con attacchi alle navi e alle difese campali. La conquista del «dominio aereo» era condizione essenziale per la riuscita dello sbarco, ed era stata finalmente compresa nella sua importanza anche dalla Marina.

Le riunioni indette dallo Stamage fra il novembre 1939 e il maggio 1940 per orientare le FF.AA. alla guerra, non avevano però nemmeno sfiorato un possibile intervento di sbarco a Malta e tutto l'eccellente lavoro di preparazione svolto dalla Marina in precedenza era stato disatteso, nonostante l'evidenza e l'importanza fondamentale che l'isola rivestiva con la sua posizione nel centro del Mediterraneo.

Nonostante ciò la Marina continuò nel mese di giugno, a guerra dichiarata, i suoi studi perfezionando ancor più il piano di sbarco anche se nel frattempo erano giunti di rinforzo a Malta, nella giornata del 24, altri 9 "Swordfish" dell'830° Sdqn. della FAA provenienti dalla base aeronavale francese di Hyères.

Le nuove modifiche riguardavano alcuni punti di sbarco che specificamente si prestavano a questa operazione (Mishkuka, Sncina, Fomm Rih) previa neutralizzazione della RAI di Malta almeno per 10 ore, quante ne occorre per la traversata Capo Passero-Malta, e con bombardamenti aerei nel Grand Harbour/La Valletta per impedire lo stazionamento di FF.NN. di una certa importanza operativa. Successivamente l'azione aerea si sarebbe svolta col massimo appoggio tattico (spezzonamenti/mitragliamenti) ad ondate continue anche per facilitare lo aviolancio dei paracadutisti. Il piano, apparentemente semplice e attuabile nelle sue linee teoriche, risultava però praticamente di difficile attuazione per la mancanza di idonei natanti a fondo piatto sufficientemente veloci e risultava quanto mai problematico l'impiego dei bragozzi in legno di scarse qualità nautiche e modestissima velocità di cui era stato previsto l'impiego.

In realtà anche se qualcosa esisteva per tentare di occupare Malta, e forse l'operazione di sbarco avrebbe potuto avere positivi effetti già nel giugno 1940, venne a mancare da parte dello Stamage la necessaria volontà, una precisa determinazione, un chiaro intendimento d'azione nella convinzione, poi dimostrata errata, che la guerra si sarebbe risolta diversamente e Malta, come molti altri obiettivi di grande importanza strategica, politica e militare, sarebbero caduti spontaneamente nelle clausole di una vittoriosa soluzione del conflitto.

*

Alla F.A. della 2ª Squadra Aerea e del Comando Aeronautica per la Sicilia erano ancora da aggiungere, per azioni di controllo e contrasto sul Mediterraneo centro-orientale, i reparti dislocati nelle Puglie nel Comando IV ZAT (Gen. S.A. Eraldo Ilari) comprendenti:

37° Stormo BT (Col. pil. Goffredo Gorini poi Col. pil. Angelo Banchieri) su SM. 81	Lecce
54° Gruppo (Sqd. 218ª/219ª) Magg. pil. A. Colavolpe	Lecce
55° Gruppo (Sqd. 220ª/221ª) Ten. Col. E. Ermo	Lecce
35° Stormo BM (Col. pil. Enrico Grande) su Cant. 506/B	Brindisi
86° Gruppo (Sqd. 190ª/191ª) Magg. pil. L. Marini	Brindisi
95° Gruppo (Sqd. 230ª/231ª) Magg. pil. G. Morbidelli	Brindisi
2° Gruppo Autonomo CT (Sqd. 150ª/152ª) Magg. pil. Giuseppe Baylon su Cr. 32	Grottaglie

Marinavia (Col. pil. Giuseppe Marini)

Sqd. 142 ^a Cant. 501	Taranto
Sdq. 145 ^a Cant. 501	Brindisi
Sqd. 171 ^a Cant. 501	Taranto
3 ^a Sez. Cant. 506/B	Taranto

Complessivamente si avevano:

25 SM. 81, 29 Cant. 506/B, 27 CR. 32, 17 Cant. 501, 3 Cant. 506/S per un totale di 101 velivoli che sommati a quelli schierati in Sicilia portavano a circa 350 gli aerei che la R.A. aveva a disposizione per controllare il Mediterraneo centrale e difendere Sicilia, Calabria e Puglie. Tra questa massa di aerei figuravano 192 bombardieri, 103 caccia, 30 ricognitori marittimi, 12 ricognitori terrestri, 6 velivoli da collegamento e trasporto personalità. Erano stati esclusi dal computo i bombardieri SM. 85 del 96° Gruppo Aut. B.a.T. in quanto considerati bellicamente inefficienti. Una forza aerea in grado di bloccare agevolmente ogni eventuale minaccia aeronavale nel Canale di Sicilia e fra le coste pugliesi e sarde.

Rispetto alla negativa situazione esistente a Malta, le possibilità offensive della Regia Aeronautica potevano considerarsi illimitate e in grado di ottenere, con la conquista del dominio aereo secondo le teorie douhettiane, ogni possibile confronto con la certezza del successo, di sviluppare e portare a termine positivamente ogni possibile operazione, non esclusa quella di uno sbarco in forze a Malta, come ogni logica previsione doveva contemplare nella strategia della guerra italiana.

Sfortunatamente le limitate visioni del Capo di SMG e la mancata determinazione di realizzare una simile operazione, che doveva essere attuata sin dal primo giorno di guerra, creavano le premesse per la più lunga, sanguinosa, sofferta, dispendiosa battaglia affrontata e combattuta dall'Aeronautica italiana in 36 mesi di guerra aerea, una impossibile lotta in cui si sacrificarono centinaia di piloti e specialisti e si logorarono irreparabilmente i migliori stormi dell'aviazione italiana.

Gli ordini operativi per l'assegnazione degli obiettivi da attaccare vennero diramati nella giornata del 10 giugno 1940: lo stesso fatidico giorno in cui l'Italia entrava in guerra nella convinzione che tutto sarebbe finito presto e bene.

Gli obiettivi comprendevano Arsenal militare di La Valletta (11° Stormo BT), Aeroporto di Hal Far (34° Stormo BT), Idroscalo di Calafrana (41° Stormo BT). Il 6° Gruppo Autonomo CT avrebbe provveduto a scortare i bombardieri SM. 79 con i suoi MC. 200 (88^a Sqd. - Cap. pil. D. Ocarso/79^a Sqd. - Cap. pil. D. Camarda) ed a distaccare una squadriglia di protezione nel cielo di Malta (zona

sud-occidentale) (81^a Sqd. - Cap. pil. G. Giacomelli) per bloccare ogni eventuale minaccia della caccia avversaria le cui notizie pervenute al SIA segnalavano una presenza nell'isola di una trentina di aerei di tipo diverso, informazione che, pur esatta circa l'entità numerica dei velivoli dislocati a Malta, peccava in eccesso per tipo, qualità e presenza di caccia inglesi disponibili.

Dai campi di Catania, Comiso e Gela decollavano 35 bombardieri dei tre stormi designati le cui formazioni erano guidate dai rispettivi comandanti di stormo: Col. Mazzini per il 34°, Col. Lubelli per l'11° e Col. Pezzi per il 41°

Una tradizione e un esempio costantemente applicati nell'Aeronautica italiana.

Alle ore 05.00, un'ora dopo il decollo dei primi bombardieri, partiva, alla testa del 6° Gruppo Caccia, anche il Ten. Col. Francois.

Gli obiettivi assegnati venivano colpiti con buona precisione e ottimi effetti distruttivi pur sotto l'imperversare di un violento tiro contraereo - unica possibilità offensiva che poteva esplicitare Malta - considerando obiettivamente la mancanza di velivoli da caccia la cui unica presenza venne accertata solo dai velivoli del 34° Stormo inviati su Hal Far, i cui equipaggi avvistavano in lontananza alcuni Gloster e dovevano più tardi difendersi da un rapido e fugace attacco sventato con le armi di bordo.

Nel pomeriggio era la volta del 36° Stormo BT ad attaccare Malta con una formazione di 5 SM. 79 al comando del Col. pil. Carlo Drago decollata da Castelvetro per colpire obiettivi nella rada di La Valletta.

Ancora una volta i pochi caccia di Malta fecero la loro coraggiosa apparizione attaccando i bombardieri, ma un "Sea Gladiator" venne ripetutamente colpito e costretto ad abbandonare gli attacchi con fumo a bordo.

Lo stesso pomeriggio altri 33 SM. 79 attaccavano gli stessi obiettivi del mattino ed alla fine del primo giorno di guerra oltre 90 t di bombe erano state sganciate su Malta. La caccia era stata presente con 45 MC. 200 e vi era stato anche un breve combattimento con i "Gloster" di Hal Far che si sottraevano velocemente allo scontro consci di non potersi battere in condizioni accettabili.

Non si lamentarono feriti fra gli equipaggi italiani anche se alcuni bombardieri risultarono colpiti dal tiro contraereo in più parti.

La tecnica di attacco dei bombardieri italiani rivelava la consueta metodologia già usata nelle OMS: piccole formazioni a cuneo di 3/6 apparecchi, eccessiva quota di volo (4500/5500 m), elevata dispersione del tiro causata da imprecisi traguardi di puntamento, difficoltosa posizione per traguadare gli

obiettivi, scarse qualità balistiche delle bombe usate, modesta efficacia distruttiva per peso e caratteristiche degli ordigni impiegati. Una serie di condizioni difficili da realizzare che sommate ai rischi dei voli di guerra, alle condizioni meteorologiche e di visibilità ed ai pericoli dell'avversario, fornivano genericamente insoddisfacenti risultati, davano un senso di frustrazione morale agli equipaggi impegnati allo spasimo nell'ottenere i migliori risultati, fornivano quotidianamente una dimostrazione tecnicamente inferiore all'impegno profuso ed alle speranze racchiuse in tutti: comandanti e gregari. Fin dai primi bombardamenti su Malta furono gli stessi inglesi a sorprendersi circa la scarsa efficacia delle bombe italiane su obiettivi di una certa consistenza e fu, più che una impressione, una realtà che si prolungò per tutto il corso della guerra considerando obiettivamente i risultati che se ne trassero.

Unica fra tutte le FF.AA., l'Aeronautica ebbe per prima l'onore della citazione nel bollettino di guerra del Q.G. italiano con le seguenti parole: «... unità da bombardamento della Regia Aeronautica, scortate da formazioni da caccia, hanno effettuato, alle prime luci dell'alba di ieri ed al tramonto, violenti bombardamenti sugli impianti militari di Malta, con evidenti risultati».

Nei giorni 12/13 giugno Malta venne risparmiata poiché la 2ª Squadra si dedicò ad attacchi su obiettivi francesi: Biserta, Tunisi, Susa, Sfax; il 14 giugno, nonostante le pessime condizioni atmosferiche, nuovo attacco a Calafra condottosi a più riprese da pochi bombardieri che causavano lievi danni mentre venivano effettuate alcune ricognizioni. In questa missione condotta dalla 214ª Sqd. (Cap. pil. Di Blasi) andava perduto il trimotore pilotato dal Ten. Bicolini e SM Dami precipitato nei pressi di Catania al rientro dell'azione. Morivano tutti i 5 componenti dell'equipaggio. Il giorno successivo nuova incursione nel Grand Harbour nella zona di Senglea seguita il 16 da incursioni sui campi di Ta Venezia e Hal Far da parte dell'11º Stormo scortato da MC. 200 e nell'occasione avvenne il primo combattimento aereo fra caccia italiani ed inglesi, mentre i bombardieri subirono danni da parte del tiro contraereo in misura più o meno grave. Lo scontro fra i Macchi e i Gloster si protrasse per diversi minuti e secondo i rapporti italiani comporta l'abbattimento di un velivolo inglese visto precipitare in fiamme e confermato dal bollettino di guerra italiano normalmente molto cauto nell'attribuire gli abbattimenti. Nei giorni 16/19 la 2ª Squadra Aerea effettuava ricognizioni e missioni d'attacco di modesta entità su obiettivi della Tunisia.

Il 20 giugno Malta subiva nuovi bombardamenti dopo una

pausa di alcuni giorni, il primo dei quali effettuato nottetempo sull'arsenale di La Valletta da 7 SM. 79 del 34º Stormo.

Il 23 veniva abbattuto su Malta il primo aereo italiano: un SM. 79 della 216ª Sqd. (Cap. pil. B. Ricco), inviato in ricognizione nel tardo pomeriggio, che veniva colpito dal tiro contraereo e precipitava in mare su La Valletta. Solo due componenti l'equipaggio riuscivano a salvarsi lanciandosi col paracadute; il comandante dell'aereo e il marconista.

Il 24 giugno terminavano le ostilità contro la Francia e l'intero potenziale della 2ª Squadra aerea veniva destinato alla «sterilizzazione» di Malta secondo un piano d'attacco predisposto dallo SM/RA che mirava a condurre pesanti attacchi sull'isola nei giorni 26 e 30 di giugno, 12 nel mese di luglio e 5 in agosto per un totale di 20 missioni distruttive condotte con i 5 Stormi da bombardamento dislocati in Sicilia che sarebbero stati gradualmente rinforzati da altri reparti e precisamente: 230ª Sqd. BM, 105º e 106º Gruppo BT appoggiati dal 9º e 23º Gruppo CT per un totale di 35 bombardieri e 59 caccia. Un piano che però venne alterato da altri eventi poiché all'incremento subito fece seguito un'imprevisto trasferimento di reparti su altri settori di guerra (34º Gruppo BT trasferito a Rodi, 9º Gruppo CT inviato in A.S.I., 33º Gruppo BT spostato a Bengasi), con una diminuzione sul totale previsto di 26 bombardieri e 30 caccia che annullava in effetti ogni tentativo di potenziamento della 2ª Squadra Aerea.

Gli attacchi su Malta non furono abbandonati ma il numero dei bombardieri assegnati a tale incombenza si ridusse a modeste formazioni di volo che oscillavano fra cinque e massimo dieci trimotori.

In giugno Malta subiva attacchi il giorno 26 con la partecipazione di 25 bombardieri che attaccavano Mikabba e l'arsenale di La Valletta ripetendo nel pomeriggio gli attacchi sul grande aeroporto di Luqa (Mikabba) e sui depositi carburanti di Gawra e Marsa Xlokk. Andava perduto un MC. 200 colpito dal tiro contraereo, il cui pilota si lanciava col paracadute e veniva catturato.

Il 28 un ricognitore veniva attaccato da caccia "Gloster" e gravemente danneggiato con feriti a bordo del SM. 79 che però riusciva a rientrare a Comiso dopo aver perduto due membri dell'equipaggio lanciatisi in mare col paracadute e mai più ritrovati.

Alla fine di giugno, quando venne fatto il primo consuntivo di 20 giorni di attività bellica, risultavano compiute 54 missioni fra bombardieri, caccia e ricognitori, impiegati 630 aerei, sganciate 170 t di bombe, abbattuto un aereo nemico ed un altro probabile, persi 2 bombardieri e un caccia, danneg-

giati 26 aerei, morti, dispersi o prigionieri 10 fra piloti e specialisti con 8 feriti fra gli equipaggi. Il potenziale bellico dell'isola non presentava apparentemente una diminuzione di efficienza, si notava una maggiore precisione nel tiro contraereo, un più intenso fuoco di sbarramento, una maggiore determinazione da parte nemica a contrastare l'offensiva aerea italiana. Il materiale di volo aveva fornito buoni risultati sul piano operativo e meno su quello tecnico. Esaminiamo obiettivamente le cause.

Bombardamento

L'impiego del Cant. Z 506/B come bombardiere marittimo fu una delusione completa da un punto di vista dottrinario e operativo e ben presto la macchina accusò i limiti e le insufficienze di tale impiego da venire declassata in breve tempo al più congeniale (relativamente) impiego da ricognitore marittimo ed a quello più consoni di idrosoccorso. I due Stormi che la specialità da bombardamento aveva destinato a tale compito (31° e 35°) si trasformarono in BT cedendo i loro velivoli alla Ricognizione marittima e prendendo in carico bombardieri terrestri.

Il bombardamento a tuffo, presente col 96° Gruppo Autonomo B.a.T. di base a Pantelleria con 19 SM. 85 era stato prescelto per operare attacchi in picchiata con precisione, col compito specifico di colpire il naviglio anglo-francese in transito nel Canale di Sicilia; ma già al momento di trasferirsi a Pantelleria il reparto cominciò ad accusare i primi incidenti e all'inizio della guerra il 96° Gruppo aveva efficienza zero e all'infuori di due infruttuose azioni di ricognizione non ebbe più motivo di operare, al punto che il 5 luglio, ciò che era ancora in grado di volare, ricevette l'ordine di rientrare in continente e di versare gli inutili bimotori al magazzino MSA di Gallarate. Il personale per diretto ed opportuno intervento del Gen. Pricolo venne avviato in Germania preso la Stuka Schule di Graz per il passaggio sullo Ju. 87 che la R.A. aveva chiesto ed ottenuto dalla Germania in 100 esemplari.

Caccia

Il Macchi C. 200, che all'inizio della guerra rappresentava il più efficiente e veloce fra i caccia italiani, aveva accusato alcune preoccupanti condizioni di sostentamento in determinate posizioni d'assetto ed era stato sollecitamente modificato in ditta e presso i reparti; anche il 6° Gruppo CT di stanza a Catania aveva subito la trasformazione d'emergenza da parte di una squadra di tecnici della Macchi, che avevano modificato il bordo alare applicandovi una fodera supplementare

sull'ala originale tipo Schneider a profilo costante, per trasformarla in un profilo variabile. Un lavoro fatto sotto l'assillo delle necessità di guerra, svolto sotto il controllo e la collaborazione dell'Ufficiale GARI Ten. Vittorio Lana.

*

Sul finire di giugno l'11° Stormo BT dovette trasferire il suo 34° Gruppo all'Aeronautica dell'Egeo in grave situazione tecnica, mentre si portava in Sicilia il 59° Gruppo BT distaccato dal 41° Stormo per reintegrare l'organico della componente da bombardamento in Sicilia.

Anche la caccia subiva alcune variazioni con l'arrivo del 9° Gruppo CT (Ten. Col. pil. Ernesto Botto) che con le Sdq. 73^a, 96^a e 97^a si trasferiva a Comiso per concorrere alle scorte dei bombardamenti mentre il 6° Gruppo Autonomo CT si riportava a Catania dopo una breve permanenza operativa a Comiso.

Il 30 giugno a sera l'aviazione nemica di base a Malta effettuava il primo bombardamento sulla Sicilia attaccando con 3 "Swordfish" dell'830° Sdqn. la base navale di Augusta la cui difesa, imperniata su 15 batterie c.a. della Marina con 78 pezzi da 102/35 e 76/40 sventava l'incursione che aveva causato danni insignificanti.

Ai primi di luglio Malta riceveva i primi Hawker "Hurricane" e la situazione della RAF, pur rimanendo numericamente inadeguata, faceva un improvviso salto di qualità poiché già il 3 luglio, nonostante la presenza di caccia Cr. 42 di scorta a bombardieri della 259^a Sdq. (Cap. pil. G. Mazzotti), gli Hawker riuscivano ad abbattere un trimotore e un ricognitore Cant. 501 dell'83° Gruppo R.M.. Su quest'ultimo idro moriva da valoroso il S.T.V. Osservatore Gino Nais della Regia Marina il quale non aveva esitato ad impugnare la mitragliatrice per difendere il velivolo dall'attacco di due caccia nemici chiamati via radio da una nave inglese attaccata con bombe dall'idrovolante. Verrà decorato di M.O. v.m. alla memoria.

La segnalata presenza degli "Hurricane" comportava l'applicazione di misure urgenti da parte del Comando 2^a Squadra Aerea che programmava per il giorno 4 un attacco massiccio di caccia sul campo di Hal Far.

Alle ore 06.00 decollavano da Comiso 24 CR. 42 del 9° Gruppo CT che mitragliavano a più riprese l'aeroporto, gli aerei sul campo e le installazioni sotto un violento tiro contraereo soprattutto da parte dei Bofors da 40 mm.

Il 5 luglio i soliti "Swordfish" tentavano in pieno giorno un nuovo attacco su Augusta ma la difesa sventava l'attacco con decisione.

L'attacco veniva ripetuto alle ore 21.00 sull'aeroporto di Catania dove una formazione di una decina di "Swordfish"

giunti bassissimi dal mare, mitragliavano alcuni velivoli presenti sui bordi del campo distruggendo un trimotore del SAS e danneggiando 2 MC. 200 e un SM. 79. La perdita più grave veniva inferta ad un gruppo di giovanissimi sottufficiali piloti del 6° Gruppo CT appena smontati dal servizio d'allarme che si erano portati, incuriositi dal rumore dei motori, dinanzi al loro circolo e che vennero mitragliati. Morivano una quindicina di piloti ed altri rimanevano gravemente feriti. Una falcidia improvvisa e imprevista considerando che la contraerea colta di sorpresa non aveva neanche reagito.

L'attività dell'Aeronautica della Sicilia si esplicò anche attivamente in partenze su allarme, controllo costiero antisom, scorta convogli per la Libia e le isole del Canale di Sicilia, soccorso e ricerca in mare di superstiti di navi e velivoli non rientrati: una routine continua e snervante che assorbiva in alta misura uomini e mezzi.

Il 6 luglio effettuava la sua prima missione su Malta una squadriglia del 59° Gruppo BT (41° Stormo) che, unitamente ad altre formazioni di bombardieri, colpiva il porto di La Valletta e gli aeroporti di Hal Far e Luqa/Mikabba.

Nella serata un'altra incursione veniva portata sull'arsenale di Grand Harbour.

Il 41° Stormo BT (Col. pil. Enrico Pezzi) si era trasferito in Sicilia a scaglioni, dapprima col 60° Gruppo (Ten. Col. pil. Pasquale D'Ippolito) e le Sqd. 234^a/235^a e, sul finire di giugno, col 59° Gruppo (Ten. Col. pil. Emilio Draghelli) e le Sqd. 232^a/233^a, compensando perdite, diminuzioni d'efficienza e trasferimenti di reparti in altri settori di guerra.

Altri attacchi su Malta venivano portati il giorno 7 con incursioni sugli aeroporti e zone d'interesse navale dell'isola da una formazione di 10 trimotori scortati da 9 Cr. 42. "Hurricane" nemici riuscivano ad eludere la scorta e ad attaccare i bombardieri. Non rientrava un SM. 79 della 233^a Sqd. (Cap. pil. V. Meille).

Punta Stilo

Il 3 luglio Supermarina riceveva disposizioni per avviare sollecitamente a Bengasi un convoglio di 5 piroscafi in partenza da Napoli e Catania con a bordo oltre 2000 uomini, 74 carri armati «M.11», 232 automezzi, 10.500 t materiali e 5720 t di carburante e lubrificante fra cui 20.000 fusti di benzina avio per l'Aeronautica della Libia.

Era il primo convoglio navale di una certa consistenza e vi vennero destinate come scorta unità aeree e navali comprendenti: la 1^a Squadra Navale (Amm. Inigo Campioni) con le Div. 4^a, 5^a, 8^a e la 2^a Squadra Navale (Amm. Riccardo Paladini) con le Div. 1^a, 2^a, 3^a e 7^a con il compito di scorta

ravvicinata e scorta a distanza con incrociatori e CC.TT.; una forza di protezione strategica, con le n.b. «Cesare» e «Cavour», 6 incrociatori e 13 CC.TT., avrebbe navigato a distanza di sicurezza pronta ad intervenire in caso di necessità.

Oltre a queste misure protettive venne intensificato il controllo con i sommergibili fra il Mediterraneo orientale e centrale, aumentando il numero dei ricognitori per perlustrare il Mediterraneo occidentale e orientale, per la scorta antisom alle FF.NN. da battaglia e al convoglio con la sua scorta nel Mediterraneo centrale.

Gli accordi fra Supermarina e Superaereo prevedevano bombardamenti su Malta nei giorni 7, 8, 9 luglio; allertare reparti da bombardamento per i giorni 7/8 per eventuale sostegno alle FF.NN. e predisporre scorte con velivoli da caccia fra la Sicilia e il Golfo di Taranto nei giorni 7/8/9 luglio; uguale concorso veniva richiesto all'Aeronautica della Libia con ricognizioni fra Cirenaica-Creta ed in particolare su Alessandria per sorvegliare il tratto di mare sulla direttrice Alessandria-Malta e rilevare la presenza in porto della M.F.. Dovevano essere considerate nemiche nei giorni 7/8 luglio, e quindi attaccate senza preavviso, tutte le navi avvistate fuori i meridiani 15° (Capo Passero) e 22° (Capo Matapan) e considerare nemici tutti i sommergibili avvistati entro i limiti del predetto settore.

Quasi per una singolare coincidenza, gli stessi giorni la Mediterranean Fleet stava effettuando una serie di misure protettive per garantire il transito a due convogli di 7 piroscafi con a bordo persone da sfollare e materiali surplus da trasferire da Malta ad Alessandria.

Avrebbero partecipato all'operazione di protezione la Mediterranean Fleet di Alessandria (Amm. Cunningham) con 3 n.b. «Warspite», «Royal Sovereign» e «Malaya», la n.p.a. «Eagle», 5 incrociatori, 17 CC.TT., rinforzati da altri 3 CC.TT. ancora nelle acque di Malta. L'operazione avrebbe avuto l'appoggio indiretto della Forza H di Gibilterra (Amm. Somerville) con 3 n.b.: «Hood», «Revenge» e «Valiant»; una n.p.a.: «Ark Royal»; 3 incrociatori e 13 CC.TT..

Le due portaerei avevano una forza complessiva di 60 aerei suddivisi fra aerosiluranti/bombardieri, caccia, ricognitori. La FAA di Malta ebbe disposizioni per effettuare ricognizioni fra i giorni 8/13 luglio fra i meridiani 14°/21° (Zante) e fra i paralleli 36°/38° e 39°/40°. In tal modo sarebbe stata esplorata la parte settentrionale del Canale di Sicilia, lo Stretto di Messina, il Golfo di Taranto, il Canale d'Otranto e le provenienze dall'Egeo.

I ricognitori dell'«Eagle» avrebbero provveduto ad esplorare le rotte dei due convogli 60 miglia a poppa e a prua delle

navi per un controllo ravvicinato e antisom.

La RAF Malta e dell'Egitto avrebbero dal canto loro cooperato con ricognizioni a più lungo raggio sull'Italia meridionale, la Libia e l'Egeo.

Dall'esame dei provvedimenti preventivi adottati dalla Marina italiana e da quella britannica, emerge la singolare circostanza che entrambi i comandi avevano intuito attraverso canali informativi, intercettazioni radio, aumentato traffico radiotelegrafico, incerti avvistamenti di navi fuori Alessandria fatta da aerei dell'Aeronautica Egeo o su semplici deduzioni, che qualcosa si stava organizzando in campo opposto ed avevano di conseguenza adottato le opportune misure di sicurezza.

Ma si avvertirono anche altri sintomi più concreti.

La ricognizione marittima dell'Egeo avvistava alle ore 07.10 dell'8 luglio a S.E. di Creta (32°24' latitudine - 27°10' longitudine) e localizzava a 60 miglia a nord di Marsa Matruk una formazione navale inglese con 3 incrociatori scortati da CC.TT..

Veniva dato l'allarme e Supermarina ebbe un'ulteriore conferma alle sue triangolazioni radiogoniometriche rilevate alle ore 00.40 dello stesso giorno da Marina Tobruk, sulla presenza in mare di due gruppi di navi a nord di Derna e a N.E. di Tobruk, sui preparativi di partenza da Malta di 5 piroscafi scortati da CC.TT. e nel corso della giornata la situazione prendeva più chiarezza e consistenza. Quasi alla stessa ora del primo avvistamento italiano (fra le 05.00/06.30) la M.F. veniva avvisata dal Smg. «Phoenix» della presenza in mare di navi italiane dirette verso l'Africa Settentrionale.

Le FF.NN. italiane che si trovavano in mare per scortare il convoglio verso la Libia, avvisate sollecitamente da Supermarina, catapultarono all'alba 2 Ro. 43 che esploravano un tratto di mare sino al 20° parallelo/34° meridiano senza nulla avvistare; il convoglio proseguiva regolarmente per Bengasi dove giungeva nel tardo pomeriggio dopo che da tempo le FF.NN. di scorta a distanza e protezione strategica avevano invertito la rotta dirigendo verso le coste italiane per sbarrare la navigazione alle navi nemiche «dirette presubilmente verso le coste meridionali italiane per un'azione offensiva», almeno così presumeva Supermarina ancora ignara dei compiti meno impegnativi che doveva espletare la M.F. la quale nel frattempo era stata sottoposta ad attacchi di bombardieri provenienti dall'Egeo e dalla Libia.

Ad iniziare dalle ore 10.00 sino alle ore 18.00 l'Aeronautica Egeo inviò sulle navi inglesi 34 bombardieri SM. 79/SM. 81 del 39° Stormo e dei gruppi 34° e 41° mentre l'Aeronautica Libia utilizzò gli Stormi da BT 10°, 14° e 15° che con 38 SM. 79 si alternarono sulla M.F. fra le ore 10.15 e le 18.40.

Complessivamente intervennero 72 trimotori che sganciarono 58 t di bombe fra cui oltre un centinaio da 250 kg. Sottoposti a violento tiro contraereo che fece precipitare un aereo e danneggiò una decina di aerei e ad un tentato attacco di alcuni «Sea Gladiator», eluso con la maggior velocità e quota, i bombardieri misero a dura prova gli equipaggi delle navi inglesi che subirono alcuni danni al ponte dell'incrociatore «Gloucester» ed uccisero una ventina di uomini, ma sostanzialmente le unità nemiche rimasero indenni e proseguirono la navigazione verso ponente, mentre la Squadra Navale italiana in rotta verso N.W. in direzione dello Stretto di Messina veniva avvistata nel pomeriggio da un ricognitore inglese «Sunderland» di Malta, fra 19°20' longitudine e 34°15' latitudine, che segnalava alla M.F. anche la composizione e il tipo di navi, 3 delle quali erroneamente identificate per n.b..

A conoscenza della nuova posizione delle FF.NN. italiane e intuendo che le stesse stavano dirigendosi verso Taranto, Cunningham dirottò dapprima verso N.E. in direzione di Zante (20° log./38° lat.) con l'intenzione di cambiare rotta a nord e di spuntare all'alba nel Golfo di Taranto per tagliare la rotta alle navi italiane. Con tale determinazione il comandante inglese modificava il piano originario di semplice supporto protettivo ai convogli di Malta per assumere un ruolo prettamente offensivo.

L'Amm. Campioni iniziò la manovra per portarsi sulle navi nemiche ma venne dissuaso dalle sue intenzioni da Supermarina a causa della prevalenza di forze del nemico; Supermarina confermò da Roma la primitiva rotta (330°) assegnata, precisando l'invio di nuove istruzioni per la notte e il giorno successivo. Ci fu anche un tentativo di bombardamento non riuscito da parte di alcuni bimotori «Blenheim» provenienti dall'Egitto (la R.A. aveva provveduto nella mattinata del 7 a bombardare gli aeroporti di Tishidda, Enba e Marsa Matruh - NdA).

Durante la notte per un equivoco di identificazione la 15ª Sqd. CC.TT. lanciò due siluri contro la 3ª Div. Incrociatori («Trento», «Bolzano», «Trieste») fortunatamente senza colpire alcuna unità.

Si profilava uno scontro navale di grandi proporzioni e Supermarina, conscia dell'importanza dell'avvenimento, della presenza fra la M.F. di una portaerei e della necessità di garantirsi l'appoggio dell'aviazione, volle giustamente prendere tempo, concordare con Superaereo le modalità d'intervento, fornire al comandante la Squadra da battaglia tutte le necessarie informazioni e garanzie per operare e combattere nelle migliori condizioni.

Alla sera dell'8, e precisamente alle ore 20.30, Superaereo riceveva da Supermarina la seguente comunicazione:

«Risulta che FF.NN. nemiche sono in rotta per portarsi nel pomeriggio del 9 luglio nella zona a circa 80 miglia a levante della Sicilia (all'incirca 17° longitudine 37° latitudine - NdA) per eseguire un attacco aeronavale contro le nostre basi (seguivano le indicazioni presunte delle posizioni delle navi nemiche fra le ore 06.00/14.00 del 9.7.1940).

Alle ore 14.00 del 9 luglio le nostre FF.NN. composte da 2 n.b., 6 incr. pesanti, 10 incr. leggeri e CC.TT. incrocieranno all'incirca nel punto 37°40' latitudine/17°20' longitudine. Cinque nostri sommergibili dall'alba di domani saranno nella zona compresa fra i meridiani 17°00' e 17°40' e i paralleli 35°50' e 37°00'. Siluranti saranno in navigazione dal punto di lat. 36° long. 20° verso Taranto.

Si prospetta che tutte le forze da bombardamento disponibili in Sicilia e nelle Puglie siano impiegate contro i predetti reparti nemici. Nei riguardi della caccia si prospetta l'eventualità che forze aeree nemiche, compresi idrosiluranti, attacchino le basi di Augusta, Messina e Taranto.

Risulta che il nemico effettuerà nella giornata di domani una esplorazione sistematica con apparecchi in partenza da Malta, intervallati di 50', per vigilare le rotte delle proprie unità e la costa sicula.

Reparti della nostra ricognizione marittima cercheranno di localizzare il nemico all'alba e di seguirne i movimenti.

Un gruppo composto di 3 n.b., 1 n.p.a. e CC.TT. è uscito stamane alle 9 da Gibilterra diretto a Levante, alla velocità presunta di 18 nodi. Qualora detto gruppo faccia rotta per le acque a sud della Sardegna, potrebbe giungere circa alle ore 20 del giorno 9 a 8 miglia per S.W. da Capo Spartivento sardo. Si prospetta l'opportunità della ricerca del gruppo anzidetto a partire dall'alba del giorno 9 e l'impiego dei reparti da bombardamento e da caccia. Nessuna unità nazionale di superficie si trova nella zona».

L'ammiraglio Cunningham, ugualmente intenzionato a dare battaglia alla Squadra Navale italiana, diede appuntamento a tutti i gruppi della M.F. per le ore 14.00 del 9 luglio nel punto lat. 36°30' long. 17°40' (a sole 60 miglia a N.W. da quello fissato da Supermarina all'Amm. Campioni): si registrava quindi un'altra singolare coincidenza, quasi che lo scontro di Punta Stilo fosse stato programmato in anticipo fra le due parti.

Da precisare però che il servizio di decrittazione italiano (C.V. De Monte) aveva captato ed interpretato per 4 giorni, quasi tutti gli ordini di operazione della Mediterranean Fleet (NdA). Alle ore 21.45, un'ora dopo la comunicazione n. 537 della Marina, Superaereo metteva in allarme la 2ª Squadra Aerea e i comandi dell'Aeronautica della 4ª ZAT di Bari, Albania, Sardegna e Libia con il seguente ordine operativo redatto

personalmente dal Capo di SM/RA Gen. Pricolo e portante il n. B/15611 OR/OP n. 01:

«Domani 9 luglio dall'alba tutte le unità da bombardamento dipendenti siano tenute pronte per immediato intervento contro importanti forze navali. Impiego bombe da 250 kg e possibilmente da 500 kg. Quote lancio fra 2500/3000 metri. Preferire attacco navi da battaglia e navi portaerei. Intervento avvenga su richiesta diretta Comandi Marina o su ordini Superaereo. Caccia in crociera di vigilanza su principali città e basi aeree. Combattimento navale previsto è di massima importanza. Aeronautica deve assolutamente dimostrare sua potenza, suo spirito sacrificio, sue possibilità».

Nella notte l'Amm. Campioni, che alzava la sua insegna sulla n.b. «Cesare», riceveva le nuove disposizioni di Supermarina, che stabilivano come punto di riunione delle FF.NN. italiane per le ore 14.00 del giorno 9, la lat. 37°40' e la long. 17°20' (poco più di 100 km a S.E. di Punta Stilo di Calabria). Tale punto distava in linea d'aria: 150 km da Reggio Calabria, 200 km da Catania, 280 km da Comiso, 290 km da Gela e Galatina, 320 km da Grottaglie - distanze percorribili fra 25' e 50' a velocità di crociera dei trimotori SM. 79, SM 81 e Cant. 506/B dei 7 Stormi da bombardamento dislocati fra la Sicilia e le Puglie con 220 velivoli in carico; una posizione ideale per manovrare e attaccare a ondate successive qualsiasi formazione navale si fosse avventurata nelle acque italiane, anche considerando che il punto di riunione della Mediterranean Fleet era situato 100 km più a sud, a 20 minuti di volo supplementari dal punto stabilito per le FF.NN. italiane. La nuova segnalazione di Supermarina spostava il previsto punto di riunione della M.F. dalle acque siciliane a quelle della Calabria e modificava conseguentemente gli obiettivi che si prefiggeva la M.F..

All'alba del giorno 9 i velivoli da ricognizione delle due parti iniziarono la loro attività. L'«Eagle» fece decollare alle ore 04.40 alcuni «Swordfish» da ricognizione che non avvistarono nulla nel raggio prescritto di 60 miglia fra 180°/330° e rientrarono sulla portaerei. Più fortunato un «Sunderland» del 230° Sqdn. di Malta che segnalò, sia pure in modo impreciso, alle ore 07.32 la presenza delle navi italiane. Cunningham modificò la sua rotta nella convinzione originaria di sbarrare alla Squadra italiana l'accesso a Taranto. Dopo l'avvistamento del «Sunderland» venne richiesto tramite Marina Messina l'invio di apparecchi da caccia, ma le vaghe informazioni fornite circa il punto segnalato, la quota di volo e il tipo di aereo avvistato non consentirono tecnicamente l'invio di caccia nella supposta zona.

Nessun messaggio di avvistamenti pervenne al comandante le FF.NN. circa la presenza delle navi nemiche fino alle ore

13.15, allorché improvvisamente le navi italiane vennero attaccate da aerosiluranti "Swordfish" lanciati dalla "Eagle" che vennero fatti segno a violento tiro contraereo, i quali dopo essersi avvicinati a meno di 1000 metri agli incrociatori della 1^a e 3^a Div. sganciarono i loro siluri che però vennero abilmente evitati con veloci manovre.

L'attacco era stato portato da 9 "Swordfish" lanciati dall'"Eagle" poco prima delle ore 12.00 dopo una ulteriore segnalazione d'avvistamento pervenuta sulla "Warspite", nave ammiraglia della M.F., alle 11.30. I 9 Fairey pur leggermente danneggiati dalla reazione italiana rientrarono sulla n.p.a. alle 14.30.

Quasi contemporaneamente un Cant. 501 della 142^a Sqd. R.M. di Taranto segnalava la presenza di 2 n.b. e 8 CC.TT. a 80 miglia a N.E. della formazione italiana (18°50' long. -38°40' lat.) con rotta 330° e quindi in una posizione ben diversa da quella prevista su cui si era intensificata la ricognizione marittima della Sicilia. Venne invertita immediatamente la rotta per 30° delle FF.NN. per affrontare sulla nuova direzione la minaccia nemica.

L'avvistamento era stato provvidenziale e di straordinaria importanza!

Fra le 12.30 e le 13.40 pervennero all'Amm. Cunningham altre segnalazioni sulla posizione delle navi italiane e sul loro cambiamento di rotta. Alle 14.35 un ricognitore inglese segnalò che le navi erano a 30 miglia dalla M.F..

Alle 14.15 gli incrociatori «Da Barbiano», «Da Giussano» e «Abruzzi» catapultarono i loro idro Ro. 43 mentre veniva lanciato il segnale convenuto per l'intervento dell'aviazione da bombardamento, come precisato e stabilito dalle ultime disposizioni di Supermarina per le FF.NN. che precisavano di non allontanarsi dalle nostre basi aeronavali e di attendere l'intervento dell'aviazione per menomare capacità e possibilità offensive nemiche.

Le prime notizie dai Ro. 43 giunsero all'Amm. Campioni alle 14.45 segnalando le navi inglesi a 30 miglia; una notizia che convalidava con esattezza quella fornita dagli osservatori della Marina inglese. Alle 14.30 l'«Eugenio di Savoia» lanciava il suo Ro. 43 per aggiornare ulteriormente la situazione.

Le due formazioni navali si presentavano con differenti caratteristiche di potenza e di numero: 3 n.b., una n.p.a. e 5 incrociatori fra pesanti e leggeri da parte inglese, 2 n.b., 14 incrociatori fra pesanti e leggeri da parte italiana dove esisteva anche una superiorità in CC.TT. (16 unità contro 12). Il calibro dei cannoni inglesi delle n.b. era di 381 mm (15 pollici) contro i 320 (12,6 pollici) delle n.b. italiane che però avevano a disposizione un maggior numero di navi con

cannoni da 203 mm (8 pollici) rispetto ai 152 iglesi (6 pollici) ed una maggiore velocità. Inoltre, particolare molto importante, la distanza della Mediterranean Fleet dalle coste italiane al momento dell'avvistamento era di circa 100 miglia (165 km) localizzata sui 18° long. - 37° lat. Alle 14.50 Superaereo ordinava l'inizio delle missioni di attacco alle 14 squadriglie di bombardieri pronte a partire sin dal mattino sui campi della 2^a Squadra Aerea ed alle 5 predisposte nel frattempo dalla 4^a ZAT sui campi pugliesi.

Poco prima delle ore 15.00 ci fu il primo avvistamento fra le navi contrapposte e un quarto d'ora più tardi gli incrociatori aprivano il fuoco seguiti una decina di minuti più tardi dalle n.b. a distanza variabile fra i 26000/24000 metri. Alle 15.30 il tiro venne momentaneamente sospeso mentre le n.b. serravano sotto per accorciare la distanza balistica e la «Warspite» catapultava due suoi aerei per controllare la situazione. Poco prima delle 16.00 lo scambio di bordate riprese con un impari duello fra la «Cesare» e la «Warspite» per la differenza di calibro e di gittata e poco dopo la corazzata nemica colpiva con un proiettile da 381 l'ammiraglia italiana provocando un incendio in coperta, una riduzione sensibile della velocità, 29 morti e 69 feriti fra l'equipaggio; colpito più leggermente risultava anche l'incr. «Bolzano».

Poco dopo (16.05), quasi che il colpo nemico avesse distrutto o menomato ogni forza morale, venne ordinata l'inversione di rotta verso le coste italiane.

In questa fase dello scontro, prima e successivamente dopo l'azione a fuoco, la Squadra da battaglia italiana ritenendo di poter valutare ed apprezzare la situazione in mare con il solo ausilio di apparati ottici e telemetrici, ritenne opportuno non catapultare nessuno dei 10 idro Ro. 43 di cui ancora disponeva anche se tale decisione, in contrasto con quanto fatto dagli inglesi, pregiudicò notevolmente la carenza di informazioni, valutazioni e rilevamenti al tiro disturbato da nebbia artificiale.

E' da precisare peraltro che la Ricognizione Marittima con i suoi idro Cant. 501/506, dipendeva per la parte operativa dai Comandi di Dipartimento Marittimo. e le esplorazioni in mare per assolvere particolari operazioni (eccettuate quelle di normale routine) avvenivano di concerto con le direttive strategiche di Supermarina che formulava ipotesi operative, avvisava della situazione i comandanti le FF.NN., ordinava particolari sorveglianze in determinati settori ed in talune ore.

L'esplorazione ravvicinata con i Ro. 43 catapultabili (la classe «Trento» aveva 3 aerei, quella «Zara» 2 aerei) era alle dirette dipendenze del comando in mare delle FF.NN. anche se limitata come impiego da disposizioni di Supermarina.

Solo 3 Ro. 43 sui 13 disponibili vennero catapultati a Punta Stilo (l'idro dell'«Eugenio di Savoia» stette in aria per oltre 5 ore fornendo preziose informazioni - NdA) e la situazione tattica rimase parzialmente disastrosa.

Gli altri Ro. 43 rimasero stranamente inutilizzati a bordo delle GG.NN. anche se potevano fornire una eccellente cooperazione considerando fra l'altro la vicinanza delle basi italiane e la facilità di rientro a Taranto/Messina.

Mentre la Squadra da battaglia italiana ripiegava verso lo Stretto di Messina inviando al contrattacco 5 Sqd. di CC.TT. fatte segno al tiro nemico, l'«Eagle» aveva lanciato altri 9 aerosiluranti «Swordfish» che, fra le 16.10/16.25, attaccarono le maggiori navi italiane fatte segno a violento tiro c.a. che abbatté due biplani, mentre i siluri lanciati non colpivano alcuna unità e venivano evitati con rapide manovre. I Fairey rientravano verso le ore 17.00 sul ponte dell'«Eagle» mentre la nave subiva un bombardamento aereo. Nell'operazione di inseguimento delle navi italiane la Mediterranean Fleet si era portata a distanza così ravvicinata dalle coste italiane (40 km) da far giudicare temeraria, pericolosa ed avventata una simile decisione, accentuata peraltro dalla rotta osservata, corrente sui 270° (quasi parallela alla costa calabra fra Punta Stilo e Capo Spartivento) rotta che Cunningham aveva assunto e che mantenne caparbiamente per oltre mezzora prima di piegare a sud-est per 220° con prora su Malta: in tale favorevole posizione (18°40' log. -38°20' lat.) le navi inglesi vennero raggiunte ed attaccate dall'Aeronautica italiana!

Non appena ricevuto il messaggio di Supermarina giunto alle ore 14.50, messaggio stabilito per far intervenire gli stormi da bombardamento, Superaereo lanciò il segnale di decollo e attacco, precisando le posizioni amiche e nemiche, ed alle 15.35 (45' dopo la ricezione) decollavano dall'aeroporto di Gela le prime formazioni di SM. 79 del 34° Stormo seguite a breve distanza dal 41°.

Primi a giungere sulle navi inglesi furono però gli SM. 81 del 37° Stormo BT decollati da Galatina (Lecce) che bombardavano alle ore 16.43 la M.F. dirigendo i loro attacchi sulle n.b. e sulla n.p.a..

Seguivano nell'ordine fra le 16.45 e le 21.10 (tanto si prolungarono gli attacchi) 3 ondate con 24 SM. 79 del 34° Stormo, 2 del 41°, altre 2 del 37°, 3 del 40° Gruppo, 2 del 35° Stormo, una del 30° Stormo, 2 del 36° Stormo: complessivamente 17 attacchi con 126 trimotori partecipanti fra SM. 79, SM. 81, Cant. 506/B che sganciarono 514 bombe per 90.000 kg di esplosivo e fra queste solo 8 bombe da 500 kg. L'impiego globale dei bombardieri superò le 450 unità/missione. La «Warspite» subì 5 attacchi ed altrettanti ne ebbe l'«Ea-

gle», sorpresa in posizione d'attesa per facilitare l'appontaggio dei Fairey aerosiluranti; 3 attacchi ciascuno ebbero gli incrociatori «Orion», «Neptune» e «Sidney», uno la «Malaya», e il «Liverpool», 4 complessivamente i CC.TT. «Stuart», «Nubian», «Mohawk», «Hero», «Decoy», «Hasty» e «Juno».

Sotto quel diluvio di bombe, Cunningham ebbe la convinzione certa che era andato volutamente a cacciarsi in un grave pericolo e la «scorreria» nelle «Calabrian Waters» come venne chiamato lo scontro, dimostrò in elevata misura l'alea di simili operazioni che l'Ammiraglio inglese non ripetette più per tutto il corso della guerra, ma riuscì fortunatamente a cavarsela poiché nessuna delle sue navi venne seriamente colpita e si ebbero solo alcuni morti e feriti per schegge di bombe cadute nelle vicinanze. Ma al di fuori di tali considerazioni soggettive, resta pur sempre il fatto, innegabile, che la «grande occasione» vaticinata dall'Aeronautica italiana sin dal 1936 per «punire e neutralizzare la potenza navale inglese nel Mediterraneo» si era risolta in un nulla di fatto.

Ad aggravare ancor più l'insuccesso si verificò il caso deprecato e incomprensibile, che non meno di 45 aerei italiani provenienti dalla Sicilia bombardarono a più riprese le navi italiane, che reagirono vigorosamente pur nella sicurezza della esatta identificazione, sparando contro aerei nazionali, abbattendone uno in fiamme e danneggiandone altri. Un comportamento irreflessivo e irrazionale dovuto all'eccitazione del momento e alla ottusa interpretazione di un errore che si aggiungeva ad altro errore.

Migliori risultati ebbero invece i bombardieri della Sardegna che attaccarono la Forza H a sud delle Baleari colpendo e danneggiando la «Hood», la n.p.a. «Ark Royal» e 2 CC.TT.. Andò perduto un SM. 79 colpito dal tiro c.a..

Nelle missioni di attacco alle navi inglesi moriva il Cap. Valerio Scarabellotto comandante la 192ª Sqd. dell'87° Gruppo (30° Stormo BT) colpito da caccia nemici e ferito gravemente, riusciva però a far eseguire la missione e dare disposizioni per riportare il trimotore alla sua base prima di morire dissanguato.

Verrà decorato di M.O. v.m.

Dopo il fugace scontro, la ritirata verso lo Stretto di Messina e la suddivisione della Squadra da battaglia in 3/4 tronconi diretti su diverse destinazioni: Napoli, Messina, Palermo, Augusta, la Regia Marina perdette la più favorevole occasione di battaglia navale in Mediterraneo (occasione che non sarebbe stata mai più riproposta) e nel momento in cui poteva avere il pieno e richiesto appoggio dell'Arma aerea, si appartava dalla lotta lasciando alla sola Aeronautica il compito di ristabilire l'equilibrio strategico aeronavale nel Mediterraneo:

una decisione che peserà in modo rilevante per tutto il corso della guerra e che giustamente l'Aeronautica italiana farà propria con la presenza e partecipazione.

Chiamato a chiarire il doloroso equivoco, pagato peraltro solo dall'aviazione con la perdita di un intero equipaggio di bombardieri, il Comandante la 2^a Squadra Aerea - Gen. Tedeschini-Lalli - precisò che la confusione rilevata e il frammischiamento di navi trovate in mare, in prossimità del 16° log. 37° lat., non aveva consentito una esatta identificazione delle navi (caratteristiche, contrassegni, segnali, direzione e dislocazione) aggravata peraltro dalla quota di sorvolo superiore a quanto precedentemente stabilito da Superaereo e dal fatto che sull'aereo di testa della formazione, pilotato dal Gen. B.A. Giuseppe Barba - comandante l'11^a Brigata aerea «Nibbio», - era presente un Tenente di vascello osservatore della RM che aveva identificato chiaramente le navi nemiche inconfondibili con l'«Eagle» arretrata dopo le n.b., e il gruppo navale italiano semicoperto da cortine fumogene con rotta S.W., posto a circa 15 miglia di distanza. Mancato il tempestivo traguardamento al primo passaggio sulla verticale delle navi inglesi a causa del complesso e macchinoso sistema di puntamento in uso sui bombardieri italiani, le altre pattuglie della formazione ad imitazione di quanto fatto dal velivolo di testa (altra grave disfunzione operativa contemplata dai metodi di tiro in auge nella RA e dalla mancanza di apparato interfonico fra velivoli e velivoli) non sganciarono le loro bombe e, nella presunzione che l'ufficiale puntatore avrebbe riconosciuto le navi italiane, la formazione virò per 180° ripassando nuovamente sulla Squadra Navale italiana. Il puntatore, concentrato e intento a non perdere più la nuova occasione, chino sul traguardo nella gondola inferiore del trimotore, non si accorse che la formazione si era riportata con ampia virata sulle navi italiane e, traguardato l'obiettivo, premette la tastiera sganciando il carico di bombe imitato fortunatamente non da tutti i velivoli per intelligente intuizione di alcuni capi equipaggio, anche se l'essere oggetto di forte tiro c.a. da parte delle navi poteva fornire, ed in taluni casi fornì, la convinzione che le unità attaccanti fossero nemiche.

Ma indubbiamente e al di fuori polemicamente degli errori intercorsi (nel 1941 aerei «Swordfish» attaccarono per errore lo «Sheffield» il cui comandante però non reagì contribuendo a chiarire l'equivoco - NdA) resta pur sempre valido l'intervento dell'Aeronautica che col suo potenziale deterrente aveva posto un deciso alt ad ogni futura velleità offensiva della Mediterranean Fleet.

Il giorno 10 luglio la base di Malta veniva attaccata di buon mattino dal 30° Stormo BT scortato da CR. 42 del 9° grup-

po CT, che per un equivoco tecnico non raggiungono tempestivamente i bombardieri attaccati da «Hurricane» che abbattano due SM. 79 contro due velivoli nemici colpiti dalle armi di bordo, mentre sopraggiungono a dare man forte, i caccia della 97^a Sqd. (Cap. A. Larsimont Pergameni) che riescono a far allontanare i veloci aerei nemici dai trimotori che hanno feriti e danni a bordo.

Nel frattempo la M.F. incrociava attorno a Malta intenta a rifornire le sue navi e a scortare i piroscafi da trasferire ad Alessandria usciti nottetempo dal Grand Harbour.

Nella serata del 10 tre aerosiluranti dell'813° Sqdn. F.A.A. decollati dalla n.p.a. «Eagle» attaccavano Augusta affondando il C.T. «Pancaldo» con la perdita di 16 uomini mentre all'alba rientrava da una missione il Smg. «Settimo» danneggiato da un «Walrus» nei paraggi di Malta.

Nella giornata dell'11 la M.F. venne nuovamente avvistata e sorpresa dalla ricognizione in rotta verso Alessandria e pesantemente attaccata dall'aviazione italiana ad iniziare dalle ore 10.30: l'attacco venne eseguito da 81 velivoli che in 10 missioni, prolungatesi sino alle 16.45, sganciarono 361 bombe da 100/250 kg. per 62.350 kg di esplosivo.

Attaccati dai «Sea Gladiator» della portaerei «Eagle» i velivoli reagirono abbattendo un caccia e subendo la perdita di un SM. 79 il cui equipaggio si lanciò col paracadute nei pressi delle navi nemiche. Una ventina di aerei vennero danneggiati dal tiro c.a. e si lamentarono alcuni feriti fra il personale di volo degli Stormi 30°, 34°, 36° e 41° da bombardamento.

Risultavano colpiti la n.p.a., 3 CC.TT. e un piroscafo successivamente affondato.

Nel corso della navigazione le navi nemiche venivano attaccate dagli idrobombardieri del 35° Stormo BM (11 Cant. 506/B) che colpivano nuovamente la portaerei su cui si sviluppava un incendio. Non ci furono tentativi d'intercettazione di caccia. Fra le 14.35 e le 18.10 la formazione nemica veniva attaccata anche da bombardieri dell'Aeronautica Libia con 24 SM. 79 degli Stormi BT 15° e 33° che danneggiavano leggermente un incrociatore.

Nel corso dei combattimenti andava perduto un Cant. 506/B pilotato dal Cap. Giorgio Mancini comandante la 171^a Sqd. R.M. di base a Taranto il quale, nel generoso tentativo di salvare da sicura morte l'equipaggio del suo velivolo, non esitava a sacrificarsi. Veniva decorato di M.O.v.m. alla memoria.

Veniva danneggiato gravemente il trimotore del Col. pil. Giuseppe Leonardi comandante del 33° che doveva ammare in alto mare e veniva recuperato alcune ore più tardi da un Cant. 506/S partito da Menelao.

Ma le peripezie dei marinai inglesi non erano ancora terminate poiché il giorno successivo le navi subivano altri attacchi dai bombardieri della Libia e dell'Egeo, gli stessi che 5 giorni prima li avevano scoperti e attaccati.

Ad iniziare dalle ore 09.00 e sino alle 15.30 ben 112 velivoli appartenenti agli Stormi da BT 15° e 10° e ai Gruppi 14° e 33° dell'Aeronautica Libia e ai Gruppi 34° e 41° dell'Egeo si portarono in 14 ondate sulla formazione navale nemica sganciando 297 bombe per kg 60.250 di esplosivo colpendo alcune navi e fra queste una corazzata identificata da foto aerea.

Il giorno 13 la M.F. subiva altri 7 attacchi da parte del 15° Stormo BT della Libia e dal 39° dell'Egeo rinforzato quest'ultimo dai Gruppi 34° e 41°, che con 42 trimotori fra SM. 81 e SM. 79, lanciarono altri 30.000 kg di esplosivo. Un SM 81 venne abbattuto da caccia nemici che persero un "Gladiator". 18 trimotori vennero danneggiati leggermente dal tiro c.a. e da attacchi di caccia dislocati in Egitto che intercettarono alcuni SM. 79 del 15° Stormo in fase di rientro. Complessivamente fra i giorni 8 e 14 luglio, quanto in realtà durò l'operazione aeronavale, la Regia Aeronautica, impiegando 639 bombardieri appartenenti a 15 Stormi BT e 5 Gruppi Autonomi dislocati fra l'Egeo, le Puglie, la Sicilia, la Sardegna e la Libia, attaccò per 74 volte ad ondate, sganciò 2366 bombe per 475 t di esplosivo, perse 7 aeroplani mentre altri 2 furono internati in Grecia e Spagna a seguito di atterraggi d'emergenza per danni subiti.

Fu uno sforzo gigantesco che impegnò gran parte del potenziale disponibile ed anche se i risultati vennero meno rispetto agli sforzi ed ai sacrifici ammirevoli di tutti gli equipaggi, l'Aeronautica italiana impose la sua presenza e pericolosità al nemico e l'Amm. Cunningham ebbe parole di grande rispetto e ammirazione per l'aviazione italiana, anche se si disse convinto che la fortuna che lo aveva assistito non sempre poteva essere al suo fianco.

Certamente come marinaio aveva meno timore delle navi italiane ed in più occasioni manifestò tale suo pensiero che nel corso degli avvenimenti futuri doveva dargli ragione.

Oltre alle note e più volte citate disfunzioni tecniche relative al bombardamento in quota, cocente delusione delle aspettative generali su cui faceva massimo affidamento lo SM/RA, venne a mancare la necessaria collaborazione operativa fra Marina e Aeronautica, che pagarono pesantemente con i fatti le incomprensioni e l'alterigia dell'anteguerra, si ebbero difficoltà di comunicazioni e trasmissioni fra i comandi in mare e quelli a terra, fra comandi Marina e comandi Aeronautica, fra comandi di Squadra e formazioni in volo: sintomi generali e diffusi di una organizzazione imperfetta

e lacunosa che andava approntata tempestivamente prima della guerra, collaudata e messa a punto in ogni sua componente.

I bollettini di guerra dal n. 30 al n. 34 mettevano doverosamente in rilievo la partecipazione dell'aviazione dedicando ampio spazio agli interventi contro la flotta inglese; giusto riconoscimento al valore e allo spirito di sacrificio dimostrato da tutti gli equipaggi.

Alcune fra le maggiori unità navali inglesi colpite durante le missioni aeree fra i giorni 8/14 luglio: «Hood», «Ark Royal», «Eagle», «Gloucester», rimasero ferme ai lavori per diversi mesi diminuendo notevolmente il potenziale bellico ed operativo della M.F. e della Force H.

Non fu possibile ottenere più giusti risultati rispetto all'impegno profuso!

Nella prima decade di luglio il 9° Gruppo CT venne trasferito in Libia e fu sostituito in Sicilia dal 23° (Magg. pil. Tito Falconi) con le Sqd. 70^a/74^a/75^a con 30 CR. 42 dislocate e Comiso. Tale movimento non alterava l'equilibrio di forze della 2^a Squadra Aerea ma non portava ad alcun miglioramento qualitativo del materiale di volo rispetto a quanto accadeva in campo nemico, dove il 261° Sqdn. aveva rimpiazzato gran parte dei "Gladiator" con i più validi "Hurricane" che sia pure in numero inferiore ai caccia italiani, venivano utilizzati più razionalmente ed efficacemente attraverso l'impiego del radar e della guida caccia (la R.A. adotterà solo nel 1942 tali moderni apparati di coordinamento operativo -NdA). Gli "Hurricane" destinati a Malta venivano lanciati normalmente dalla n.p.a. «Argus» a distanza massima di autonomia da Malta (km 600/650). Su 24 velivoli lanciati in due riprese, 10 però non raggiunsero l'isola e si persero in mare per sempre con i piloti.

I bombardieri italiani in missione sull'isola trovavano invariabilmente ad attenderli sulla verticale di Malta sezioni di "Hurricane" (3/4 velivoli) che da quota più elevata e col vantaggio del sole alle spalle, piombavano sui trimotori snobbando spesso i caccia di scorta, e velocissimi sparavano a segno alcune raffiche spesso micidiali per poi scomparire in attesa di altra favorevole occasione.

Il 16 luglio si verificò il primo combattimento fra il 23° Gruppo CT e i caccia inglesi con l'abbattimento di due "Hurricane" e di un CR. 42 - un risultato significativo considerando le opposte caratteristiche dei due velivoli.

Nel restante scorcio di luglio Malta veniva attaccata i giorni 20, 26 e 31 sia di giorno che di notte con deboli formazioni di bombardieri, considerando il forte logorio che avevano subito gli stormi della Sicilia nel breve volgere di tempo di 50 giorni. Era l'inizio preoccupante di una routine operativa

impostata sulla partecipazione notturna di pochi bombardieri (4/6 trimotori per ogni missione) che si ripeteva in misura meno frequente di giorno ma più consistente (10/12 velivoli scortati da caccia), routine snervante, monotona che si sarebbe trascinata stancamente per tutto il corso della guerra con modesti risultati ma con uno stillicidio costante e doloroso di uomini e velivoli che avrebbe dissanguato i migliori e preparati reparti di bombardamento dell'Aeronautica italiana.

Il 31 luglio durante una missione di scorta nel cielo di Malta cadeva in combattimento il Cap. pil. Antonio Chiodi comandante la 75ª Sqd. (23° Gruppo CT) alla cui memoria veniva assegnata la M.O.v.m..

Ai primi di agosto l'11° Stormo BT veniva smembrato completamente col trasferimento in A.S. del 33° Gruppo (il 34° era già nel Dodecanneso - NdA), con lo scioglimento della 1ª Div. da Caccia «Aquila». Al posto dell'11° Stormo subentrava il 105° Gruppo BT (Ten. Col. pil. Gori Castellani) sulle Sqd. 260ª/261ª su Cant. 1007 Bis che faceva il suo esordio in guerra col nuovo tipo di bombardiere.

Quasi contemporaneamente allo scioglimento della 1ª Div. Caccia, veniva costituito in Sicilia, con sede a Palermo, il Comando Caccia della Sicilia (Gen. B.A. Guglielmo Cassinelli) preludio ad una prossima trasformazione in Comando di Aeronautica Sicilia della 2ª Squadra Aerea che si verificherà sul finire del 1940 col rientro nel territorio di competenza del Comando di Squadra (Padova). Venivano costituite sezioni di sorveglianza a Reggio Calabria e Pantelleria svolte alternativamente dal 6° Gruppo o dal 1° Stormo CT. Il 5 agosto combattimento su Malta fra caccia italiani ed inglesi con l'abbattimento di un "Hurricane" mentre un aerosilurante "Swordfish" dell'830° Sqdn. veniva fatto precipitare il 13 agosto dalle mitragliere di unità navali ad Augusta. L'aeroporto di Hal Far veniva bombardato il 15 da SM. 79 del 41° Stormo BT scortati da CR. 42 del 23° Gruppo caccia che si scontravano con "Hurricane" del 261° Sqdn., abbattendone uno dopo un violento combattimento.

Abbatte il Ten. Mario Rigatti della 75ª Sqd. che rimaneva gravemente ferito ad una gamba ma con grande forza di volontà riusciva a rientrare a Comiso. Verrà decorato di M.O.v.m. per il suo eroico comportamento.

Il 21 nuova incursione su Luqa e Hal Far con nuovi scontri fra caccia di scorta e "Hurricane" seguita il 24 da altro attacco ad Hal Far con abbattimento di 4 caccia inglesi contro un CR. 42. Il 29 agosto era la volta di Mikabba ad essere bombardata nonostante un tentativo di impedire la missione da parte della RAF scontratasi con i caccia del 23° Gruppo di scorta ai bombardieri del 41° Stormo BT.

I Ju.87. Nuove macchine - Nuovi metodi di lotta.

Dopo il fallimento tecnico e conseguentemente d'impiego del bimotore da bombardamento in picchiata SM. 85, lo SM/RA aveva ordinato alla Germania un centinaio di Ju. 87 Stukas ed inviato per l'istruzione sul nuovo aereo il personale del 96° Gruppo B.a.T. presso la Stukaschule 2 di Graz/Thalerhof. Il 24 agosto, ultimato il corso e ricevuti i primi Junkers, il reparto si schierava a Comiso con 13 Ju. 87 suddivisi fra le Sqd. 236ª/237ª.

Il 2 settembre avvenivano le prime missioni con bombe da 500 kg lanciate su navi inglesi, ci furono alcuni colpi messi a segno su incrociatori e portaerei, una diversa e promettente tecnica d'attacco molto differente da quella aleatoria e imprecisa del bombardamento in quota.

Il picchiatore si portava all'attacco con una affondata di 90°, mirava il bersaglio e sganciava con grande precisione l'ordigno conseguendo notevoli effetti distruttivi. Per gli uomini del Cap. Ercolani si trattava di perfezionarsi nella tecnica di lancio su navi in movimento che era venuta a mancare e di attendere l'occasione favorevole.

Una operazione di rifornimento a Malta nei primi giorni di settembre venne fatta con l'intervento e la protezione della M.F. uscita da Alessandria, coadiuvata dalla Forza H di Gibilterra che doveva svolgere come di consueto funzioni di richiamo alternativo.

La ricognizione marittima dell'Egeo avvistò la M.F. il 31 agosto, lo stesso giorno anche la Forza H venne segnalata dalla R.M. della Sardegna, e venne dato l'allarme. La Squadra da battaglia italiana forte questa volta di 4 corazzate: «Duilio», «Cesare» e delle nuovissime 35.000 «Littorio» e «Vittorio Veneto», 12 incrociatori fra pesanti e leggeri, 34 CC.TT., uscì da Taranto dirigendo verso il presumibile punto d'incontro con la formazione nemica che aveva due sole n.b.: la «Warspite» e la «Malaya», la n.p.a. «Eagle», 2 incrociatori e 8 CC.TT.: una consistenza molto modesta rispetto a quella della Marina italiana vincolata quest'ultima però da precise ma limitatissime disposizioni di Supermarina circa gli orari, il punto massimo di penetrazione in mare, la consistenza del nemico, i combattimenti notturni, la vicinanza alle basi italiane per consentire l'appoggio e la protezione dell'Arma aerea, l'accentramento degli ordini.

Pur verificandosi alcune favorevoli circostanze per intercettare la M.F. e batterla in misura decisiva per la preponderanza di forze disponibili in corazzate, incrociatori e CC.TT., Supermarina non volle modificare i suoi intendimenti e la puntata delle FF.NN., si ridusse ad una semplice dimo-

zione di forza e ad un grave, inutile dispendio di nafta.

Ancora una volta il peso del contrasto alla Mediterranean Fleet ricadde interamente sull'aviazione. I primi attacchi alla M.F. si manifestarono verso le ore 12.00 dello stesso 31 agosto ad opera dell'Aeronautica dell'Egeo che colpì gravemente un piroscafo incendiandolo e mancando di poco le altre navi della formazione.

Idrovolanti "Sunderland" segnarono la presenza della Squadra da battaglia italiana e Cunningham fece decollare dall'"Eagle" 4 "Sea Gladiator" per assicurare la protezione alla M.F. da eventuali attacchi aerei. Non si verificò però nulla nella serata e nella notte.

La M.F. raggiunse Malta, consegnò i materiali richiesti, si rafforzò prendendo in consegna una nuova n.b. la «Valiant» della classe «Warspite» in sostituzione della vecchia e tecnicamente insufficiente «Royal Sovereign», acquisì una nuova e più valida portaerei la «Illustrious» di circa 30.000 t. s.l. con 36 aerei a bordo, 2 moderni incrociatori c.a. «Calcutta» e «Coventry» armati ciascuno con 10 cannoni a.n./c.a. da 133 e 40 mitragliere da 20, 40 e 47 mm: un armamento di tutto rispetto resosi necessario per fronteggiare l'offesa aerea così come si era palesata nella sua evidente pericolosità a Punta Stilo. Altri due incrociatori di squadra: «Ajax» e «York» raggiunsero nel 1940 la M.F. facendo il periplo dell'Africa assieme ad un grosso convoglio che trasportava in Egitto due divisioni di fanteria motorizzata, carri armati e artiglierie. La RAF Middle East ricevette rinforzi di "Hurricane" via Takoradi (porto della Costa d'Avorio sull'Atlantico) da dove gli aerei inglesi a tappe sul percorso Lagos e Kano (Nigeria), Fort Lamy (Ciad), El Geneina, Fasher, Obeid, Khartoum (Sudan) e Wadi Halfa raggiungevano l'Egitto.

Il 1° settembre la Squadra italiana venne avvistata in rotta verso Taranto e tale situazione confermò le previsioni dell'Amm. Cunningham circa le probabilità di uno scontro con la Marina italiana.

Il 2 settembre ci furono, come accennato, i primi attacchi dei bombardieri italiani e l'esordio dei Ju. 87 della R.A..

Fra le ore 10.00 e le 18.30 i bombardieri italiani attaccavano le navi inglesi nelle acque di Malta impiegando i Ju. 87 del 96° Gruppo B.a.T., i SM. 79 degli Stormi BT 34°, 36°, 41° e del 105° Gruppo e i Cant. 1007 Bis del 106° Gruppo per un totale di 63 velivoli che in 8 missioni attaccavano le navi nemiche con la perdita di 4 trimotori compreso fra questi anche un idrosoccorso Cant. 506/B mitragliato e incendiato da caccia nemici mentre era intento al recupero di naufraghi nel Canale di Sicilia.

Il giorno successivo ci fu una improvvisa e impreveduta tregua

dovuta in parte all'allontanamento delle formazioni navali nemiche in rotta rispettivamente verso Alessandria e Gibilterra anche se nella giornata del 4 la Forza H veniva raggiunta dai bombardieri della Sardegna (8° e 32° Stormo BT) e attaccata ancora col danneggiamento di un incrociatore.

Più fortunata la M.F. lasciata indenne dall'Aeronautica della Libia, che navigando al nord di Creta distaccava una formazione navale per colpire gli aeroporti del Dodecaneso utilizzando i Fairey delle n.p.a. «Illustrious» e «Eagle» che in numero di 20 decollarono alle ore 04.30 del 4 settembre verso Rodi, mentre due incrociatori scortati da 2 CC.TT. si portavano verso Scarpanto per una missione di bombardamento costiero che causò danni limitati e poche vittime.

L'attacco sui campi di Maritza e Gadurra veniva sventato dalla presenza di caccia decollati su allarme coadiuvati dalle batterie c.a. che abbatterono rispettivamente 4 "Swordfish" i primi ed altrettanti Fairey le seconde, decimando a detta dell'Amm. Cunningham: «... il fiore dell'aviazione navale». 8 aviatori venivano catturati. Nella mattinata le navi nemiche venivano bombardate dai bombardieri dell'Egeo che danneggiavano alcune unità contrastati dai "Sea Gladiator" e dai "Fulmar" e dalla c.a. che provocavano la perdita di 2 SM. 79.

L'operazione «Hats», in complesso molto favorevole agli inglesi, si rivelerà poco tempo più tardi particolarmente importante e decisiva sotto il profilo strategico, poiché la presenza dell'«Illustrious» provocherà le premesse per l'attacco aereo a Taranto che «decapiterà» in una sola notte la Squadra da battaglia della Regia Marina italiana con la perdita della prevalenza potenziale esercitata sino a quel momento. Per tutto il mese di settembre proseguirono, sia pure sporadicamente, gli attacchi contro Malta con missioni diurne e notturne condotte per un totale di 9 giorni sugli obiettivi di La Valletta (Grand Harbour), forte Delimara centrato dagli Stukas, l'arsenale e la base sommergibili, l'idroscalo di Calafra, gli aeroporti di Hal Far e Mikabba. Rispetto ai mesi di giugno (8 missioni), luglio (13 missioni giornaliere), agosto in cui vennero compiute solo 5 missioni, il mese di settembre segnò l'indice più basso di disponibilità di bombardieri con 135 velivoli in carico (117 bellicamente efficienti) e con una diminuzione di 22 aeroplani rispetto a luglio e 13 per agosto anche se era stato perduto l'11° Stormo BT trasferito in Egeo e sul finire di novembre il 96° Gruppo, il 105° e il 106° inviati in Puglia e Albania. Nel mese di settembre 8 velivoli andavano perduti nelle missioni su Malta a indicare significativamente e dolorosamente l'accresciuta pericolosità della difesa contraerea e della caccia ora quasi completamente equipaggiata con "Hurricane".

Sul finire di settembre la Mediterranean Fleet effettuò un'altra urgente operazione di rifornimento a Malta nella convinzione, poi dimostratasi esatta, che la Marina italiana non avrebbe interferito per ostacolare o neutralizzare l'operazione, consistente nel trasferire a Malta 2000 artiglieri del Royal Antiaircraft Artillery destinati a rinforzare ancor più le difese dell'isola.

Le navi inglesi vennero avvistate da un ricognitore il mattino del 29 all'altezza di Sidi Barrani e contemporaneamente un velivolo dell'Aeronautica Egeo segnalava un'altro gruppo navale a S.E. di Creta.

Supermarina allertò la Squadra da battaglia che suddivisa in tre gruppi usciva da Taranto e Messina la sera del 29, veniva avvistata da ricognitori nemici la mattina successiva ma riceveva in compenso ulteriori comunicazioni sulla posizione delle unità nemiche da parte di numerosi ricognitori fra le 09.20/17.20. Alla sera Supermarina ordinava però di invertire la rotta, motivando la decisione con la mancanza di sufficienti elementi di valutazione e le pessime condizioni atmosferiche e del mare: due elementi che non avevano però turbato e modificato la continuazione delle operazioni da parte inglese e le missioni di avvistamento dei ricognitori marittimi di Egeo, Puglia e Libia che si prolungarono ininterrottamente sino al 2 ottobre. La situazione operativa generale era ormai fin troppo chiara ma le navi erano state fatte rientrare e l'operazione poteva considerarsi conclusa con un nulla di fatto, avvenimento questo che suscitò delusioni e malumori fra gli equipaggi al punto da costringere il Capo di SM della Marina a recarsi a Taranto per giustificare ai comandanti di Squadra i criteri strategici di Supermarina, che però non convinsero i comandanti le FF.NN. da battaglia propensi ad una diversa e più aggressiva politica di guerra navale nel Mediterraneo dopo le troppe occasioni sfumate.

L'unico contrasto all'operazione navale inglese venne effettuato dall'aviazione. Il giorno 29, bombardieri della 5ª Squadra aerea della Libia attaccavano le navi inglesi in due ondate per un totale di 19 SM. 79 che sganciavano 114 bombe da 250 kg, venivano attaccati da «Gloster» e perdevano un bombardiere.

Per la prima volta intervenivano negli attacchi 4 aerosiluranti SM. 79 basati a El Adem (Libia) che sganciavano verso le ore 15.30 contro una n.b. tipo «Valiant» (o incr. tipo «Southampton») i 4 siluri senza poter accertare i risultati conseguiti, apparentemente positivi ad una prima impressione.

Altri attacchi di bombardieri partiti dall'Egeo si verificavano il 1º ottobre. L'attività della caccia della Sicilia nel mese di settembre si esplicò con le consuete e quotidiane missioni di sorveglianza, partenze per allarme, scorta convogli

e bombardieri su Malta. L'episodio di rilievo si verificò il giorno 17 da parte di caccia del 6º e 23º gruppo CT di scorta a Ju. 87 del 96º Gruppo Tuffatori diretti ad una missione sull'aeroporto di Mikabba. Gli aerei italiani vennero accolti dal forte tiro contraereo che colpì un CR. 42 della 70ª Sqd. il cui pilota dovette lanciarsi col paracadute. Gli Stukas colpirono con precisione le attrezzature del campo, distrussero 3 «Hurricane» e danneggiarono aviorimesse, impianti tecnici, velivoli in riparazione ma in fase di richiamata vennero attaccati da caccia britannici già in quota e nello scontro s'inserirono animosamente anche i CR. 42 guidati personalmente dal Comandante del Gruppo, il Magg. Tito Falconi. Caddero 2 «Hurricane» abbattuti in combattimento, si perse uno Ju. 87 abbattuto in fiamme, altri vennero danneggiati e il combattimento si concluse con un risultato di equilibrio per le perdite subite in volo dagli italiani ma con un passivo inglese per le distruzioni operate a terra dai picchiatori.

Altri attacchi a volo radente sugli aeroporti maltesi venivano compiuti dai MC. 200 del 6º Gruppo CT al cui comando era subentrato il Magg. pil. Vezio Mezzetti.

I MC. 200, che potevano all'epoca considerarsi come i più efficienti dei caccia italiani, vennero lentamente migliorati e modificati oltre che nel diverso profilo alare già citato, anche nell'eliminazione del tettuccio scorrevole sostituito con due ribaltabili laterali trasparenti, con l'applicazione delle prime corazze dorsali, con particolari accorgimenti al ruotino di coda ed alla visibilità posteriore.

Anche Malta si rafforzò con l'invio dei primi bombardieri Bristol «Blenheim» usati anche come ricognitori unitamente ai Martin 167 «Maryland» del 69º Sqdn..

In ottobre si verificò un combattimento aereo sulla verticale di Hal Far (il giorno 4) fra MC. 200, «Hurricane» e «Gladadiator» con un abbattimento ed una perdita da una parte e dall'altra. Il primo bombardamento notturno del mese sull'isola avvenne ad opera di 5 SM. 79 il giorno 8 ottobre sul porto di La Valletta e sul silurificio di Kalafrana. Oltre al consueto e terribile tiro di sbarramento delle artiglierie contraeree, i bombardieri venivano inquadrati da proiettori e attaccati anche da caccia notturni che incendiavano un trimotore.

Il giorno 8 una formazione navale nemica lasciava il porto di Alessandria diretta a Malta; era composta da 4 piroscafi e scortata dai due incrociatori c.a. di recente acquisizione e da 4 CC.TT.. Seguiva a breve distanza la M.F. al gran completo con 4 n.b. «Warspite», «Valiant», «Malaya» e «Ramilies», due n.p.a. «Illustrious» ed «Eagle» che imbarcavano 22 «Swordfish» siluranti, 16 «Hurricane» e 16 «Fulmar». Il primo era un caccia monoposto terrestre ed il secondo un

monoplano biposto imbarcato dalla FAA armato però con 8 mitragliatrici e con velocità inferiore a quella dei CR. 42: complessivamente 54 aerei fra ricognitori, siluranti/bombardieri, caccia.

Vi erano poi 6 incrociatori e 16 CC.TT. di squadra. Una forza imponente che rendeva estremamente arduo e pericoloso, in quel particolare evento, un possibile scontro navale con la Squadra da battaglia italiana sia pure al completo con le sue 5 n.b. disponibili, la sua superiorità in incrociatori e CC.TT..

Le formazioni navali nemiche vennero avvistate da aerei italiani il giorno 11 alle ore 08.45 su 35°30' lat. e 15°40' long. (230 km N.E. di Misurata) con rotta 220° (prua su Malta) nelle cui acque la M.F. entrò praticamente indisturbata nel pomeriggio dello stesso giorno.

Messo in allarme il dispositivo italiano con preavviso alla 5ª e 2ª Squadra Aerea e alla 4ª ZAT per collaborare ad eventuali operazioni navali concertate fra Supermarina e Superaereo, nella notte fra l'11/12 ottobre vennero messe in atto numerose operazioni di ricerca e contatto del nemico con CC.TT., torpediniere, MAS e incrociatori leggeri mentre la Squadra da battaglia si teneva pronta a muovere non appena i ricognitori marittimi delle Sqd. 144ª, 170ª, 186ª, 189ª in decollo da Augusta, Siracusa e Stagnone avessero segnalato consistenza e dislocazione della M.F..

Nella notte ci fu uno scontro a fuoco fra l'incr. «Ajax» e torpediniere italiane e la presenza del radar sulla nave inglese fu determinante per avere il sopravvento sulle valorose siluranti italiane che subirono l'affondamento dell'«Airon» e dell'«Ariel» prima e del C.T. «Artigliere» successivamente, nonostante avessero lanciato i loro siluri contro l'incrociatore nemico danneggiandolo anche col tiro dei cannoni al radar, ad un pezzo prodiero ad alla strumentazione di navigazione. Al mattino altri CC.TT. vengono attaccati da aerei inglesi «Blackburn» e «Swordfish» ma senza ottenere alcun risultato ed alle 09.40 i velivoli della FAA rientravano sulla «Illustrious».

Le ricognizioni marittime nella giornata dell'11 non fornirono sufficienti elementi per una azione navale e aerea e, nonostante gli episodi relativi ai combattimenti notturni nel Canale di Sicilia, non portarono ad alcun risultato da parte dell'Aeronautica e della Marina, poichè numerose squadriglie di bombardieri e caccia partite dai campi siciliani non avvistarono le navi inglesi anche per difficili condizioni di visibilità e rientrarono ai rispettivi aeroporti.

Molto intensa fu invece l'operazione di salvataggio dei superstiti effettuata da siluranti di ogni tipo, dalla nave ospedale «Aquila» e dalla 612ª Sqd. da soccorso in mare.

Vennero salvati solo 22 marinai sui 550 che componevano gli equipaggi delle tre valorose siluranti perdute.

Nella giornata del 12 la M.F. ormai in rotta di rientro verso Alessandria venne attaccata a più riprese dai bombardieri della Sicilia scortati dai caccia (122 velivoli complessivamente). Vennero lanciate 840 bombe da 100/250 kg senza ottenere particolari risultati. Andarono perduti 4 bombardieri attaccati dai caccia delle portaerei.

Una formazione di 14 Stukas scortati da 12 CR. 42 del 23° Gruppo CT e dotati di bombe da 250/500 kg s'involarono da Comiso per rintracciare le navi nemiche senza però avvistarle e rientrarono alla base alle ore 12.40.

Il 13 le navi inglesi proseguirono indisturbate la navigazione approfittando della scarsa visibilità e solo nella giornata del 14 ottobre la M.F. subì altri attacchi dai bombardieri dell'Egeo e aerosiluranti della Libia, uno dei quali al comando del Cap. pil. Massimiliano Erasi colpiva a prua l'incrociatore «Liverpool» che subiva gravi danni rimanendo inattivo per 12 mesi.

Anche questa operazione si concluse positivamente per la Marina inglese e con gravi delusioni per Marina e Aviazione italiane per le gravi perdite subite e gli insuccessi registrati nonostante l'abnegazione e i sacrifici offerti e subito in misura elevata dagli equipaggi.

Nel mese di ottobre ci fu una sola incursione su Malta con bombardieri ed un combattimento fra caccia avvenuto il 27 ottobre da CR. 42 del 17° Gruppo CT conclusosi con l'abbattimento di due velivoli inglesi.

I risultati furono oltremodo modesti e chiaramente indicativi sulle intenzioni dei comandi italiani di rallentare l'azione di «sterilizzazione» di Malta, ormai ridotta ad una insignificante entità; a ciò aggiungasi l'apertura di un nuovo fronte di guerra in Albania ed il graduale trasferimento di reparti della 2ª Squadra Aerea in altri settori di guerra e la perdita del 96° Gruppo Tuffatori inviato nelle Puglie venne compensata opportunamente nel mese di novembre con l'invio a Comiso di un nuovo reparto da bombardamento in picchiata su Ju. 87; si trattava del 97° Gruppo B.a.T. (Ten. Col. pil. Antonio Moscatelli) con le Sqd 238ª/239ª con 14 Stukas. Il 6 novembre la M.F. usciva nuovamente da Alessandria con 4 n.b. (Warspite, Valiant, Malaya, Ramillies), la n.p.a. «Illustrious», incrociatori e numerosi CC.TT. per proteggere convogli destinati a Suda e Malta e attendere l'esito di tali missioni in una posizione strategica.

Durante la navigazione le navi nemiche vennero attaccate, nei giorni 9 e 10 dai bombardieri dell'Egeo contrastati dai «Fulmar» della FAA.

Terminata senza particolari inconvenienti la più rischiosa e

lontana delle operazioni di rifornimento a Malta, la M.F. iniziò il rientro verso Alessandria mentre l'Amm. Cunningham riceveva notizie recenti e documentazioni fotografiche delle navi italiane ormeggiate a Taranto, da un bimotore "Maryland" del 431° Recce Flight di Malta, necessarie per decidere o meno l'attuazione di una operazione di attacco con aerosiluranti della «Illustrious» che nella serata dell'11 ricevette l'OK per eseguire la «Judgement», così in codice era stata denominata l'operazione.

Un ricognitore "Swordfish" confermava la presenza in porto ed ai consueti ormeggi delle n.b. italiane.

Venne dato il segnale di decollo dei velivoli siluranti e bengalieri assegnati all'operazione di attacco che si concluse in modo disastroso per la Marina italiana. (Vds. capitolo operazioni aereo navali ciclo operativo Albania/Grecia 1940). Alcuni giorni più tardi nel tentativo di rafforzare la RAF di Malta con nuovi aerei, la n.p.a. «Argus», uscita da Gibilterra per lanciare uno squadrone di "Hurricane" diretti ad Hal Far, si portava all'altezza del 37° lat. - 7° long. (40 miglia a N. di Capo Bougaroni) e a circa 660 km da Malta dove avveniva il decollo di 12 caccia ai limiti della distanza di sicurezza da Malta e di autonomia dei velivoli (740 km).

Errori di rotta, vento contrario ed altre cause comportarono la perdita di 9 "Hurricane" caduti in mare per esaurimento del carburante. Solo 3 "Hawker" riuscivano a raggiungere l'aeroporto di Hal Far, il più meridionale dell'isola, grazie ad una più razionale condotta di guida. Un "Sunderland" recuperava 2 piloti caduti in mare.

Anche in novembre l'attività offensiva dei bombardieri su Malta fu molto ridotta e si ebbero solo 4 attacchi nei giorni 2, 20, 23, 28, su la Valletta, Ta Venezia e Mikabba incendiando al suolo alcuni velivoli nemici ed abbattendone tre in combattimento nella sola giornata del 23, quando 5 CR. 42 del 23° Gruppo CT furono destinati a scortare 15 SM. 79 del 34° stormo BT. Altri abbattimenti avvenivano nei pressi dell'isola e la RAF perdeva 2 "Sunderland" (uno abbattuto dal Ten. Armanino del 6° Gruppo CT) e 1 "Wellington" mentre un Blackburn "Skua" veniva abbattuto in Sicilia ed un "Blenheim" con a bordo il Vice Air Marshall O. T. Boyd atterrava d'emergenza nella zona di Capo Passero per esaurimento carburante ed errata valutazione nell'orientamento e l'alto ufficiale inglese col suo seguito venne catturato assieme ad importanti documenti.

Si perdeva un CR. 42 danneggiato in combattimento il cui pilota giunto di notte sulla costa siciliana si lanciava col paracadute, mentre non rientravano da missioni di esplorazioni su Malta altri 2 CR. 42 del 23° Gruppo CT.

L'attività offensiva su navi inglesi non venne trascurata al-

lorchè si presentò l'occasione di attaccarle e vendicare per quanto possibile i disastrosi effetti dell'attacco a Taranto del 12 novembre con l'operazione «Judgement».

Fra il 24/25 novembre gli inglesi mettevano in atto l'operazione «Collar» per inviare altri rinforzi a Malta col concorso della Forza H da Gibilterra e della M.F. da Alessandria.

L'operazione, già descritta nelle relazioni del Comando Aeronautica/Sardegna, mise in rilievo una certa animosità e volontà da parte della Marina italiana a reagire alle avversità che l'avevano colpita, anche se l'attacco a Taranto aveva negativamente creato uno squilibrio strategico nel Mediterraneo ora favorevole agli inglesi sotto l'aspetto quantitativo, qualitativo e soprattutto psicologico.

Per la parte relativa alle operazioni svolte dall'Aeronautica della Sicilia, la cronologia delle missioni fu la seguente:

28 novembre - ricognitori della Marisicilia avvistavano le navi nemiche a 36° 20' lat. - 11° 30' long. (25 miglia S.W. di Pantelleria) avvistamento confermato alle 09.40 da 2 SM. 79 da ricognizione offensiva inviati dal 34° Stormo BT e decollati alle ore 08.05 da Catania/Fontanarossa.

Ore 09.50 - decollano da Comiso 8 CR. 42 del 23° Gruppo CT per una ricognizione su Malta/La Valletta e aeroporti circostanti. Viene confermata la presenza nel Grand Harbour di navi da guerra e piroscafi e decisa la partenza di Ju. 87 del 97° Gruppo B.a.T. da Comiso scortati da CR. 42 del gruppo "Falconi".

Ore 10.55 - 7 Ju. 87 con bombe SD. 500 attaccano in picchiata la navi inglesi mancando di poco l'incr. «Glasgow» mentre i CR. 42 contrastavano validamente un intervento di 8 "Hurricane" del 261° Sqdn. abbattendo sicuramente 3 caccia nemici più uno probabile. Non rientrava un CR. 42. Ore 14.15 - Attacco di 15 SM. 79 del 30° Stormo BT scortati da 24 fra CR. 42 e MC. 200 dei gruppi 23° e 6°. Combattimento con "Hurricane" 2 dei quali venivano abbattuti da caccia e bombardieri contro la perdita di un SM. 79 incendiato dai caccia inglesi. Incerto l'esito del bombardamento in quota.

Ore 15.30 - Attacco di 3 Ju. 87 della 239ª Sqd. (Ten. pil Giuseppe Cenni), scortati da 9 CR. 42 del 23° Gruppo CT, su obiettivi nella zona di La Valletta.

Nessun avvistamento nel Grand Harbour. Le navi nemiche sembravano scomparse nel nulla.

La M.F. non venne ulteriormente disturbata nella sua navigazione verso Alessandria a differenza della Forza H le cui unità furono colpite e danneggiate dai bombardieri della Sardegna; la Mediterranean Fleet venne facilitata in questo movimento dalle pessime condizioni di visibilità esistenti nel Mediterraneo centro-orientale e solo il giorno 4 dicembre fu

possibile accertare la presenza in porto ad Alessandria delle grandi navi di squadra dell'Amm. Cunningham ormai rientrate ai loro ormeggi. Mentre in Sicilia la 2ª Squadra Aerea perdeva lentamente la sua consistenza organica rimanendo con due soli stormi da bombardamento (30° e 34° con 56 SM. 79 in carico) pari a 1/3 del potenziale esistente fra giugno/agosto, 14 Ju. 87 e 101 caccia fra MC. 200, CR. 32/42, la RAF subiva un incremento di due nuovi squadroni da bombardamento: 37° e 148° su Vickers "Wellington" che con un totale di 40 bimotori si sistemarono a Mikabba per svolgere attività offensiva sull'Italia meridionale e Libia. Le mancate occasioni di battersi con la Marina inglese in un aperto e decisivo confronto navale come da più parti auspicato e insistentemente chiesto a Supermarina dai comandanti le FF.NN. da battaglia, suscitavano commenti sfavorevoli ed indussero Mussolini sia direttamente con interventi personali che attraverso lo Stamage, a chiedere allo SM/RM un maggiore impegno e decisione nella condotta della guerra navale. A questa iniziativa di rilievi fondati e giustificati provenienti anche dai gradi più elevati della Marina e particolarmente dai comandanti di Squadra, Supermarina aveva reagito a suo tempo con un promemoria del 23.9.1940 diretto allo Stamage, con cui giustificava sotto il profilo strategico la sua prudente linea di condotta tesa alla conservazione della potenzialità navale, nel non disperdere le forze in più direzioni per fronteggiare eventuali pericoli, salvaguardare le linee di comunicazione con la Libia, sottolineava la mancanza di riserve e la condizione di inferiorità rispetto alla Marina britannica, metteva in rilievo fra l'altro la necessità di ottenere maggiori informazioni dalla ricognizione aerea in contrasto con le maggiori possibilità che aveva il nemico con l'impiego dei grossi idroricognitori e della FAA imbarcata sulle n.p.a.. Le proposte di Supermarina per migliorare la situazione consistevano nell'aumentare la disponibilità dei ricognitori assegnati a Marina via almeno a 240 velivoli (al 1.10.40 erano 193 compresi gli idro imbarcati - 195 a settembre - 187 a dicembre 1940 - 200 al 1.° 1.1941 - NdA); aumentare l'efficacia del concorso aereo nelle operazioni marittime e sviluppare maggiormente la dotazione dei velivoli da picchiata giudicati molto più efficaci dei bombardieri in quota e quella degli aerosiluranti, accrescere la difesa contraerea. La risposta dello Stamage pervenne il 28 settembre a Supermarina e si basava sulle seguenti argomentazioni:

- molteplicità dei compiti dell'Aeronautica adeguati alle sue reali possibilità e inquadrati nel più vasto contesto generale del conflitto al di fuori di particolari punti di vista;
- la ricognizione aerea poteva considerarsi adeguata alle necessità della Marina e pertanto non poteva essere riesami-

nata considerando che la presenza di una perfetta ricognizione non poteva risolvere lo stato di dichiarata inferiorità della Marina italiana rispetto alla Mediterranean Fleet;

- modesta disponibilità di aerei da picchiata Stukas suscettibili di miglioramento solo in seguito;

- sforzi notevoli dell'Aeronautica per gli aerosiluranti e difficoltà per mancanza di siluri superabili solo col concorso e la collaborazione della Marina. In sostanza lo Stamage riteneva ingiustificate le eccessive preoccupazioni della Marina, rigettava molte delle sue richieste, chiedeva una maggiore collaborazione fra le diverse FF.AA. per affrontare il problema aeromarittimo. Ne derivava una situazione di sfiducia per il vertice della Marina che avrebbe avuto in dicembre la sua conclusione allorché venne sostituito l'Amm. Cavagnari con l'Amm. Riccardi ed avvenivano variazioni e avvicendamenti nelle alte cariche di Supermarina e della Squadra da battaglia. Mentre su Malta si sacrificavano giorno dietro giorno equipaggi di bombardieri e isolati piloti di caccia, altri aviatori morivano, scomparivano o rimanevano feriti fra gli equipaggi degli idro da ricognizione marittima in fraterno e solidale destino con gli Ufficiali osservatori della Marina imbarcati sui Cant. di Marina via/Sicilia. Il 2 luglio veniva gravemente danneggiato con morti e feriti a bordo un Cant. 501 della 170ª Sqd.; il 9 dello stesso mese era la volta di un idro della 189ª Sqd. che s'infila-va in mare ad Augusta e moriva il STV Oss. G.B. Stella; poi il 12 luglio era un altro Cant. 501 della 189ª Sqd. che perdeva un giovane pilota nel tentativo di soccorrere l'equipaggio di un SM. 79 avvistato in mare in fase di semiaffondamento. In agosto andavano perduti per incidenti 2 Cant. 501 delle Sqd. 184ª e 189ª ma fortunatamente venivano salvati tutti gli uomini a bordo. L'8 novembre veniva abbattuto dai caccia dell'«Illustrious» un Cant. 501 della 186ª Sqd. e il giorno successivo un Cant. 506 della 170ª Sqd. attaccato dai «Fulmar» e ancora il giorno 12 novembre andavano perduti, sempre per attacchi di caccia, due idro delle Sqd. 170ª e 184ª e sul finire del 1940, il 31 dicembre, si distruggeva in ammaraggio un Cant. 501 della 186ª Sqd. con la perdita di 2 uomini. Una serie di sacrifici poco noti, offerti in silenzio, con l'abnegazione quotidiana in un costante stillicidio. Restava da combattere ancora e registrare per la storia il mese di dicembre del primo anno di guerra: un mese che poteva giustamente essere definito come uno dei più nefasti della guerra italiana per una lunga serie di sconfitte subite fra l'Albania e la Libia e che misero in secondaria importanza la necessità di neutralizzare Malta: un problema che si stava ora delineando più chiaramente per l'impossibilità di risolverlo!

Il primo bombardamento del mese sull'isola venne registrato solo il 14 dicembre, allorché 4 trimotori SM. 79 effettuavano una missione notturna sull'aeroporto di Hal Far e su l'arsenale

di La Valletta seguita il giorno 19 da un altro bombardamento notturno su La Valletta da cui non faceva ritorno un trimotore da bombardamento.

Complessivamente durante il mese non più di una decina di bombardieri si erano assunti l'impossibile compito di battere la più nutrita piazzaforte britannica nel Mediterraneo, difesa da centinaia di cannoni, decine e decine di veloci caccia moderni, sofisticate apparecchiature di avvistamento, controllo, direzione e coordinamento tiro e guida caccia.

Ancora più difficile il compito riservato alla caccia consistente nello scortare a vista il quotidiano ricognitore che Superaereo inviava su Malta per tranquillizzare Supermarina e fornire anche allo Stamage le informazioni sulla situazione generale strategica.

Mentre i bombardieri erano costretti ad operare di notte per evitare di essere inquadrati dalle batterie c.a. o attaccati dai veloci "Hurricane", i caccia volavano in pieno giorno, alle quote consentite dalla possibilità di volo di CR. 42 e MC. 200, ma comunque sempre inferiori come tangenza pratica a quelle dei caccia inglesi, con una differenza oscillante fra 3/4.000 metri sufficienti per i velivoli inglesi a sfruttare la sorpresa tattica, le migliori condizioni di luce, l'effetto distruttivo e improvviso delle loro armi al momento in cui il Ground Control Interceptor segnalava via radio l'occasione favorevole; se il pilota nemico sbagliava o veniva avvistato tempestivamente, aveva sempre ancora a disposizione una nuova occasione per riattaccare in altra zona e nelle stesse favorevoli condizioni psicologiche e tecniche il velivolo italiano più lento, più basso, privo di radio, meno veloce, meno armato: una occasione che si ripresenterà con frequenza, come il lungo, interminabile elenco di caduti su Malta ci ha fatto conoscere e meditare con tristezza.

Da tale constatazione deriva la necessità di una doverosa esaltazione del sacrificio offerto, allorché era possibile ai piloti italiani affrontare la sfida con le limitate possibilità tecniche e distruggere l'aereo nemico; una esaltazione fatta non di retorica fuori posto ma di una giusta valutazione di effetti e di cause pagate con innumerevoli vite umane.

Nel mese di dicembre veniva abbattuto un "Blenheim" nei pressi di Pantelleria ad opera di un MC. 200 del 17° Gruppo (1° Stormo CT). Ma in contrapposizione a tale limitata attività offensiva si ebbero una serie di incursioni della RAF su Napoli (3 volte), Augusta, Crotone ad opera di bombardieri basati a Malta, nonché Torino, Milano, Genova, Vercelli con missioni eseguite dal Bomber Command dell'Inghilterra.

Un numero di missioni superiori a quelle effettuate dalla RA su Malta.

I rovesci militari in Albania e nella Marmarica costrinsero lo SM/RA a recuperare su altri scacchieri operativi il maggior numero possibile di reparti, per fronteggiare il grave pericolo manifestatosi particolarmente in Africa settentrionale, e ancora una volta la 2ª Squadra Aerea dovette cedere altri reparti e fra questi il 23° Gruppo CT inviato d'urgenza in Libia e il 97° Gruppo BaT trasferito in Albania, considerando che della potente 2ª Squadra Aerea del giugno 1940 rimaneva ben poco alla fine di dicembre sui campi della Sicilia, al punto che lo SM/RA decise il rimpatrio dell'unità nel territorio di competenza nel Veneto facendo assumere in carico dal Comando Aeronautica per la Sicilia ciò che rimaneva della G.U.A..

Il vuoto lasciato in Sicilia dalla Squadra Aerea doveva essere riempito ben presto dai reparti tedeschi del C.A.T. (Corpo Aereo Tedesco) che in base ad una serie di accordi fra lo SM/RA e lo Stabs/OKL sarebbe stato trasferito in Italia per riprendere in collaborazione con la R.A., con nuovi metodi e materiali più idonei, l'offensiva su Malta.

Sino a quel momento (31.12.1940) la R.A. dislocata in Sicilia, Sardegna, Puglia e Dodecaneso e destinata al contrasto aero-navale nemico, aveva impiegato complessivamente 2140 bombardieri, sganciate 7240 bombe per circa 1000 t, eseguite 214 missioni d'attacco. I risultati erano stati molto modesti, addirittura inferiori alle aspettative, sicuramente al di sotto del costo economico dei materiali utilizzati in rapporto agli effetti ottenuti. 54 bombardieri si erano perduti assieme a 21 caccia e 14 ricognitori depennati per motivi bellici e tecnici dagli effettivi dei reparti impegnati nella dura battaglia contro la potenza inglese nel Mediterraneo.

Il bombardamento in quota, punto di forza e di potenza offensiva della R.A., si era dimostrato alla prova dei fatti assolutamente inadeguato per metodi e teorie, formazioni tattiche e impiego, apparati di puntamento e sgancio, tipi di bombe adoperate, potenza distruttiva, effetti e risultati emersi dalle numerose missioni di guerra eseguite in 6 mesi di conflitto.

Iniziava da quel momento il lento inesorabile declino della specialità che sarebbe stata gradualmente soppiantata nei mesi ed anni successivi dagli aerosiluranti, picchiatori e assaltatori impiegati con maggior successo, più evidenti risultati e maggior numero di esemplari messi in servizio dall'Aeronautica italiana. Alla fine del 1940 la RAF Malta disponeva di 15 "Hurricane", 4 "Glenn Martin", 12 "Swordfish", 16 "Wellington", 4 "Sunderland". Complessivamente 51 velivoli.

Malta era uscita indenne dalla dura prova cui era stata sottoposta nel corso dei primi 6 mesi di guerra; aveva subito 210

allarmi, 95 bombardamenti su impianti militari e tecnici anche con perdite di vittime civili, aveva perduto 66 aerei fra caccia, bombardieri, ricognitori; ma la difesa si era rafforzata con un incremento non inferiore al 35% della potenzialità esistente all'inizio della guerra; la guarnigione, pur rimanendo all'incirca della stessa entità con un modesto incremento

in volontari per il Royal Malta Infantry Rgt., non poteva resistere ad una probabile invasione in forze da parte dell'Italia (25/30.000 uomini) ma per realizzare tale presupposto era necessario debellare, neutralizzare e vincere le difese antinave/antiaeree, distruggere l'organizzazione tecnica e le infrastrutture esistenti, annientare la RAF.

Comando Aeronautica Sicilia

Riepilogo generale attività 1940

Bombardamento

Velivoli impiegati in missione di guerra	n. 1.068
Ore di volo effettuate	n. 2.996
Tonnellate di esplosivo lanciate	n. 535
Velivoli perduti	n. 23

Caccia

Velivoli impiegati in missioni di guerra	n. 6.275
Ore di volo effettuate	n. 8.077
Velivoli perduti	n. 12

Ricognizione Marittima

Velivoli impiegati in missioni di guerra	n. 326
Ore di volo effettuate	n. 1.448

Velivoli perduti	n. 10
------------------------	-------

Soccorso in mare

Velivoli impiegati in missioni di guerra	n. 67
Ore di volo effettuate	n. 203
Naufraghi salvati	n. 25
Velivoli danneggiati	n. 205

Perdite del personale navigante (deceduti/dispersi)

Ufficiali	n. 43
Sottufficiali	n. 37
Graduati specialisti	n. 74
TOTALE	n. 154
Feriti	62

Velivoli avversari abbattuti

Bombardamento	n.
Caccia	n.
Ricognizione marittima	n.
Dalla difesa contraerea della Sicilia	n.
(di cui 2 dalle batterie della R.M.)	

Sicuri	Probabili	Distrutti al suolo
26	13	Numero imprecisato
40	9	
3	1	
4	3	

I risultati positivi realizzati dalla R.A. sia pure con la sua frammentaria offensiva discontinua e modesta, furono un definitivo abbandono dagli ancoraggi di Malta delle navi di superficie ed in parte anche dei sommergibili, un grave dispendio di forze e materiali nei tentativi di rifornimento

dell'isola da parte della M.F. coadiuvata dalla Forza H, uno stato di continuo allarmismo che mise a dura prova la capacità di resistenza dell'isola e dei suoi difensori.

Non fu possibile ottenere di più con i metodi usati e i mezzi disponibili.

Egeo/Dodecanneso

Ciclo 10/6/1940 - 28/2/1941

Il possedimento italiano dell'Egeo, comunemente conosciuto come Dodecanneso anche se in realtà le isole geograficamente importanti erano sedici, faceva parte del gruppo delle Sporadi meridionali e si stendeva su un asse lungo 290 km che andava da Castelrosso a ridosso della costa turca a Patmo, con larghezza massima di 160 km misurata in linea d'aria da Rodi a Caso.

Gli aeroporti di Rodi erano a 200 km dall'isola di Creta, 400 da Atene, 450 da Cipro, 500 da Alessandria, 600 dal Canale di Suez ma distavano oltre 1000 km dalla più vicina base aerea italiana rappresentata da Lecce/Galatina e non meno di 600 km da Tobruk: una eccellente situazione strategica da un lato, una decentrata e difficile situazione logistica dall'altro.

Le più importanti isole del Dodecanneso, erano in gran parte montuose e inadatte ad ospitarvi campi d'aviazione, e fra queste le più aeronauticamente attrezzate erano:

Rodi con gli aeroporti di Maritza e Gadurrà, il campo di manovra di Cattavia e l'idroscalo di Mandracchio: Coò con un piccolo aeroporto in località Antimachia e Scarpanto, il cui campo era in costruzione all'inizio del conflitto ricavato dal livellamento di una collina, ed infine l'idroscalo di Lero integrato da una striscia d'atterraggio a Xerocampo per velivoli leggeri.

Il comando militare e civile del Dodecanneso era affidato ad un Governatore Generale che nel giugno era il quadrumviro Cesare Maria De Vecchi di Val Cismon con sede a Rodi, il quale disponeva l'impiego e l'indirizzo delle FF.AA. di Settore in forma autonoma di comando, osservando esclusivamente le direttive strategiche stabilite dal Capo di SMG. Le forze armate a disposizione per la difesa del possedimento

comprendevano:

— R.E. - Div. Ftr. «Regina» su 3 Rgt., 9°, 10°, 309°; il 50° Rgt. Art. da campagna, reparti del Genio, servizi vari.

La Legione CC.NN. «Egeo», un Btg. mitraglieri, un Btg. mortai da 81, un Btg. carri L.35, una Cp. controcarro da 47/32; Raggruppamenti di artiglieria con 46 batterie campali e pesanti, 8 batterie c.a. da 75/27 CK, 10 sezioni mitragliere da 20/65, autoreparti e servizi per un totale di circa 30.000 uomini.

— Marina - La R.M. disponeva nel Dodecanneso di una robusta organizzazione operativa e tecnica imperniata essenzialmente sulla piazzaforte MM di Lero, ma con guranigioni e servizi di avvistamento e segnalazioni decentrate in tutto l'arcipelago. Comandante della Marina in Egeo era il Contrammiraglio Luigi Biancheri con sede di comando a Rodi. Le FF.NN. comprendevano: la 4ª Sqd. CC.TT. con «Crispi» e «Sella», la 8ª Sqd. Torp. con «Lupo», «Lince», «Lira» e «Libra», il 5° Gruppo sommergibili con «Narvalo», «Squalo», «Tricheco», «Delfino», «Ialea», «Iantina», «Ametista» e «Zaffiro», la 3ª Flott. MAS su 4 Sqd. con 15 MAS, 2 posamine, 2 cannoniere, una nave cisterna, 6 Sqd. dragamine, un gruppo Antisom e unità minori ausiliare.

Alla Marina erano affidate numerose batterie costiere dislocate sulle isole così suddivise:

Rodi - 6 batterie con 19 pezzi il cui calibro variava dal 75/60 al 152/50. Alimnia - una batteria su 3 pezzi.

Lero - 16 batterie con 60 pezzi a/n - c/a e fra questi 38 cannoni del calibro 76/40 e 102/35 integrati da 29 mitragliere, postazioni di avvistamento.

Scarpanto - una batteria con 4 cannoni da 76/40 e 3 mitragliere da 20/65.

Stampalia - 3 batterie con 12 pezzi a/n e c/a con 10 mitragliere binate cal. 13,2 mm. Patmo - sezione con 2 cannoni da 76/40.

Complessivamente la R.M. partecipava alla difesa del Dodecanneso con circa 6.000 uomini fra personale imbarcato e quello a terra e 127 cannoni fra a/n e c/a integrati da una cinquantina di mitragliere fra il cal. 13,2 e il 37 mm, 17 fotoleitriche, 2 aerofoni.

— Aeronautica - Il settore operativo del Dodecanneso non ebbe sufficiente attenzione per tutto il corso della guerra e venne ingiustificatamente sottovalutato e trascurato dallo Stamage e dallo SM/RA.

Nel 1939 la R.A. aveva in Egeo il 39° Stormo BT su 4 Squadriglie con soli 4 SM. 81; 5 Sqd. da RM con 19 Cant. 501 e un Cant. 506; 2 Sqd. CM con 11 Ro. 44 e un Ro. 43 per un totale di 35 velivoli nella misura del 90% di non moderne caratteristiche tecniche ed operative. Il comando Aeronautica per l'Egeo era stato costituito il 1° 4.1937 con RDL n. 220 del 22.2.1937 e legge sostitutiva n. 1501 del 25.6.1937; era equiparato come importanza ad un Comando di ZAT ed era posto al comando del Col. pil. Ezio Padovani, pur disponendo all'epoca come unità di volo solo di uno stormo misto basato a Lero ed in funzione specificamente marittima, impostato su 2 Sqd. da BM 200^a/201^a - con S. 55, una da CM con Ro. 44 (161^a) e una da RM con Cant. 501 (185^a) al comando del Ten. Col. Frezzan. Una squadriglia autonoma da CT (163^a) su CR. 32 si trovava a Rodi/Fileremo.

Sul finire del 1937 lo Stormo veniva disciolto e trasformato nel 92° Gruppo RT su SM. 81 trasferito a Rodi/Fileremo con le Sqd. 200^a/201^a, mentre per la R.M. veniva costituito l'84° Gruppo RM sulla 185^a Sqd. affiancata successivamente dalla 147^a e la 6^a Sez. con 15 Cant. 501.

Nel 1938 con l'assegnazione del 56° Gruppo BT (Magg. pil. A. Festa) sulle Sqd. 222^a/223^a in unione al 92° (Ten. Col. pil. U. Puccio), nasceva il 39° Stormo BT (Col. pil. C. Mari). A Lero veniva costituita la 161^a Sqd. CM su Ro. 44 (unico reparto della RA per la Caccia Marittima) e a Gadurrà nel 1940 la 162^a Sqd. CT su Cr. 32 che successivamente in unione alle Sqd. 163^a e 164^a costituirà il 161° Gruppo Autonomo CT. Nel 1940, alcuni mesi dopo la dichiarazione di guerra, la situazione migliorava qualitativamente poichè ai 37 SM. 81 ancora in servizio si affiancavano i primi 16 SM. 79, ai 13 CR. 32 si integravano 9 CR. 42, aumentavano anche i Cant. 506 portati a 4 esemplari suddivisi in sezione da ricognizione strategica e sezione soccorso in mare. (L'Aviazione per la Marina era la comando del Ten. Col. pil. G. Felicetti).

La giacenza carburante avio passava da t. 2.216 esistenti al 30.9.39 a t. 2.650 al 10.6.1940, e le munizioni si portavano a

t. 3.200; venivano costituiti il 299° magazzino aeroporto di base a Maritza, il 166° deposito autoveicoli RA a Fileremo, la SRAM di Rodi/Maritza.

Al Col. Padovani era succeduto nel 1940 il Gen. B.A. Umberto Cappa come comandante l'Aeronautica dell'Egeo.

I pochi campi disponibili nel Dodecanneso e l'impossibilità immediata di ampliare le infrastrutture aeronautiche, limitarono le possibilità di rafforzare il dispositivo offensivo italiano nell'Egeo e conseguentemente restrinsero le possibilità strategiche che meritavano certamente più attenzioni e provvedimenti.

Ciò che fu possibile fare era appena sufficiente per soddisfare al minimo le necessità difensive del possedimento e mantenere talune posizioni di prestigio politico con la confinante Turchia, che fronteggiava per una lunghezza di 260 km il possedimento italiano nel Dodecanneso, avuto, è bene precisarlo, a seguito di occupazione militare nel 1912 durante la guerra italo-turca del 1911, possedimenti che la Turchia deteneva sin dal 1523 pur essendo abitati da popolazioni in gran parte di origine greca per stirpe, tradizioni etniche e religiose.

Una più semplice attenzione dello SMG nei confronti dello scacchiere operativo «Egeo» avrebbe potuto ottenere indubbiamente sensibili risultati nel controllo del Mediterraneo orientale, colpire con maggiore intensità ed efficacia le basi egiziane, gli impianti petroliferi della Palestina, gli aeroporti di Cipro.

In contrapposizione a tali eventualità emergevano negativamente le posizioni decentrate del Dodecanneso, la distanza dalle basi italiane, le difficoltà dei rifornimenti, i pericoli dei collegamenti via mare, la mancanza di sufficienti infrastrutture.

Una serie di difficoltà oggettive che potevano aumentare nell'ipotesi di partecipazione al conflitto di Grecia e Turchia, le cui basi poste a brevissima distanza dal Dodecanneso, potevano essere utilizzate da forze aeronavali inglesi in appoggio a quelle greco-turche.

Tali considerazioni convinsero lo SMG a garantire al Dodecanneso almeno una certa autonomia bellica, sufficiente per 12/16 mesi, periodo questo in cui sarebbe stato possibile superare certe difficoltà e ripristinare un flusso regolare di rifornimenti vitali.

Alla data del 10.6.1940 lo schieramento dell'Aeronautica Egeo risultava come segue:

— 39° Stormo BT (56° Gruppo - Sqd. 222^a/223^a) a Gadurrà e 92° Gruppo (Sqd. 200^a/201^a) su SM. 81 a Maritza.

— 163^a Sqd. Aut. CT su CR. 32 a Maritza.

— 161^a Sqd. Aut. CM su Ro. 44 a Lero.

— 84° Gruppo RM (Sqd. 147^a/185^a) su Cant. 501 a Lero.
— Sez. Ricognizione strategica marittima su Cant. 506 a Rodi/Mandrachio.

— Sez. Soccorso marittimo su Cant. 506 a Lero/Portolago.
Complessivamente si avevano 70 velivoli suddivisi fra 30 bombardieri, 21 caccia, 19 idrovolanti.

Allo scoppio del conflitto le comunicazioni marittime con l'Italia furono bloccate per precauzione e i collegamenti vennero assicurati in misura insufficiente solo con plurimotori del SAS in partenza dai campi della Cirenaica (Bengasi, Derina, Tobruk) mentre la Marina utilizzava i sommergibili: «Atropo», «Foca», «Corridoni» e «Zoea» che in 11 missioni trasportarono materiali urgenti a Lero.

La cautela della Marina, che si prolungò sino al mese di ottobre, venne sostituita successivamente con maggiori iniziative che permisero di far giungere a Rodi materiali e rifornimenti in misura soddisfacente rispetto a quelli trasportati dai sommergibili, e fra questi 97 t di ricambi aeronautici (MSA) pervenute col piroscafo «Tarquinia» scortato a distanza massima di autonomia dai ricognitori dell'Egeo, seguito sino al 20.1.1941 da altre 4 motonavi che trasportarono, complessivamente, 4.800 t di materiali per tutte le FF.AA. (munizioni, carburante avio, armi, particolari di rispetto, attrezzature varie).

Fra il mese di giugno 1940 e il gennaio 1941, lo SM/RA provvide a trasferire in Egeo alcuni reparti e fra questi: il 41° Gruppo BT (Sqd. 204^a/205^a) al comando del Magg. pil. E. Muti con 14 SM. 79 e 2 SM. 82/B, il 34° Gruppo BT -Magg. pil. V. Cannaviello - (Sqd. 67^a/68^a) su SM. 79 seguito dal 42° Gruppo BT (Magg. pil. E. Savi) Sqd. 200^a/201^a su SM. 79 che ricostituì col gemello 41° l'entità organica del 12° Stormo BT il quale, dopo aver operato sino al mese di agosto, rientrava in Italia cedendo i suoi SM. 79 al 39° Stormo BT che cedeva a sua volta al Comando SAS i residui SM. 81 rimasti, 6 dei quali costituivano la Squadriglia Autonoma T. del Comando Aeronautica Egeo.

In settembre il 41° Gruppo BT si trasferiva nuovamente in Egeo equipaggiato con trimotori Cant. 1007/Bis e SM. 82/B rientrando sul finire di novembre in Puglia assegnato alla 4^a Squadra Aerea.

Le operazioni di guerra aerea

I compiti affidati dallo SM/RA all'Aeronautica Egeo tramite il Superiore Comando FF.AA. prevedevano:

1. Obiettivi dell'Egitto, Palestina, Siria e Cipro.
2. Contrasto al traffico marittimo e ai movimenti navali nel Mediterraneo Orientale.
3. Eventuali obiettivi della Grecia e Turchia.

L'attività bellica in Egeo ebbe inizio il giorno successivo alla dichiarazione di guerra con perlustrazioni a largo raggio eseguite dai Cant. 506 integrati dai Cant. 501 nei tratti di mare a S.E. di Creta e a S. di Rodi, su cui maggiormente si esplicava il traffico marittimo nemico.

Nonostante la vicinanza della base nemica di Alessandria, un veto dello SMG dovuto a motivi politici a tutela della sovranità egiziana, bloccava per 2 settimane ogni iniziativa offensiva, riservando tale compito alle unità da bombardamento della Sicilia (km 1.600 di percorso a/r) l'eventualità di attacchi alle basi egiziane fra Alessandria e Porto Said e fu necessario un opportuno intervento dello SM/RA per chiarire allo Stamage particolari tecnici che denunciavano difficoltà e carenza specifica in materia di competenza aeronautica, prospettando inoltre la necessità di riservare all'Aeronautica dell'Egeo ogni eventuale azione offensiva sulle basi nemiche del delta. Lo Stamage comprendeva l'errore in cui era incorso e autorizzava sia pure con ritardo l'inizio dei bombardamenti.

Nella notte del 22 giugno i bombardieri SM. 81 del 39° Stormo BT effettuavano la prima missione sulla piazzaforte navale nemica.

Il progetto di rinforzare l'Aeronautica Egeo venne preso in considerazione nella conferenza di servizio del giorno 25 giugno presso Stamage e venne autorizzato l'invio del 34° Gruppo BT su SM. 79 che partiva per l'Egeo il 28 giugno raggiungendo nella stessa giornata l'aeroporto di Maritza.

Il 2 luglio la ricognizione avvistava un convoglio nemico e da Rodi partivano alcuni SM. 79 che bombardavano le navi nella zona S.E. di Creta. Non fu possibile rilevare i danni dell'attacco.

Il 4 luglio i SM. 79 del 34° effettuavano la prima missione diurna su Alessandria fatti segno a violento tiro c.a. e ad attacchi di caccia avversari che uccidevano e ferivano alcuni membri degli equipaggi.

Nella prima decade di luglio aveva inizio la lunga serie degli attacchi ad Haifa in Palestina, importante centro di raffinazione del petrolio del Medio Oriente e principale fonte di rifornimento inglese nel Mediterraneo - una specie di Ploesti britannica - posta a breve distanza dalle basi italiane del Dodocaneso.

Nella missione del 4 luglio svolta dalla 67^a Sqd. del 34° Gruppo Aut. da BT, moriva nel generoso tentativo di difendere il suo trimotore attaccato da numerosi caccia nemici il

Cap. pil. Ugo Pozza comandante la squadriglia, poi decorato di M.O.v.m. alla memoria, il quale, unitamente al M.llo Armiere Di Tullio Armando rimasto colpito più volte dal fuoco nemico, aveva abbattuto un velivolo col preciso tiro della mitragliatrice dorsale ed aveva eseguito, benchè ferito, lo sgancio delle bombe sostituendosi all'Ufficiale puntatore ferito ugualmente a morte.

Veniva decorato di M.O.v.m. alla memoria.

Iniziavano a giungere ai primi di luglio i trimotori SM. 79 del 41° Gruppo (12° Stormo BT) inviati di rinforzo dall'Italia. Il 7 luglio 11 SM. 81 attaccavano nottetempo Alessandria perdendo un trimotore abbattuto dalla difesa c.a..

Il 10 luglio SM. 79 bombardavano le raffinerie e i depositi della città palestinese sganciando 4.000 kg di esplosivo e provocando distruzioni ed incendi visibili a distanza sulla rotta del rientro.

Lo stesso giorno altri bombardieri attaccavano su segnalazione della ricognizione marittima unità navali uscite da Alessandria.

L'Aeronautica Egeo ebbe una discreta partecipazione anche durante la «Battaglia di Punta Stilo», che pur interessando particolarmente i reparti di volo dell'aviazione metropolitana e della 5ª Squadra Aerea, ebbe motivi validi di battersi e di dare un apprezzato contributo nelle varie fasi dello scontro.

L'allarme venne dato da Superaereo il giorno 6 luglio e prevedeva di preparare i reparti da bombardamento e da caccia per intervenire tempestivamente su ordine dello SM/RA.

Nella notte fra il 7/8 luglio, gli SM. 81 del 39° Stormo bombardavano Alessandria nel cui porto nostri informatori avevano segnalato movimenti navali di una certa entità, e nella rotta di rientro venivano avvistate numerose navi in navigazione con rotta N.W..

Nella mattinata dell'8 la R.M. accertava l'assenza nel porto delle grosse navi di battaglia, della portaerei e di altre navi da scorta e appoggio. Nella stessa giornata altri ricognitori avvistavano a sud di Creta la formazione nemica in rotta verso ponente e davano l'allarme.

Formazioni di bombardieri dell'Egeo e della Libia sottoponevano le navi nemiche a lanci di bombe danneggiando diverse navi, alcune con incendi a bordo.

Poichè la distanza fra le navi inglesi e le basi del Dodecanesso tendeva costantemente ad aumentare, l'Aeronautica Egeo desisteva dall'intervenire, lasciando alle altre G.U.A. del Mediterraneo Centrale l'incombenza di proseguire gli attacchi. Negli attacchi del giorno 8 si erano distinti i Gruppi 34°, 41° e il 39° Stormo BT che avevano partecipato agli attacchi in 5 ondate consecutive con 34 bombardieri fra SM. 79

e SM. 81 che lanciavano 50 bombe da 250 kg e 150 da 100. La reazione contraerea colpì alcuni velivoli mentre i "Sea Gladiator" della n.p.a. "Eagle" non riuscivano a raggiungere i bombardieri.

Un SM. 79 atterrò sul campo di Maleme a Creta, uno danneggiato si posò a Scarpanto ed un altro gravemente colpito e con feriti a bordo raggiunse miracolosamente Maritza.

Nella missione contro le navi inglesi, moriva per le gravi ustioni riportate a seguito di un atterraggio di emergenza effettuato per avaria del SM. 79, da lui pilotato nei pressi di Rodi, il Magg. pil. Nicoletti Altimari Ademaro comandante il 42° Gruppo del 12° Stormo BT.

Il generoso tentativo di salvare l'equipaggio con l'aereo incendiato e col carico di bombe a bordo, comportava l'assegnazione della M.O.v.m. al valoroso comandante che aveva abbandonato per ultimo l'aereo in fiamme.

Fra le navi inglesi vennero colpiti l'incrociatore «Gloucester» e 3 CC.TT..

Fu necessario attendere sino al giorno 12 prima che l'Aeronautica Egeo riprendesse la sua attività offensiva contro la Mediterranean Fleet che rientrava ad Alessandria dopo lo scontro di Punta Stilo (o Calabrian Waters come lo chiamò l'Ammiraglio Cunningham).

Dopo essere stata sottoposta a forti attacchi dagli stormi della Libia, la formazione navale inglese entrava nel raggio d'azione dei bombardieri dell'Egeo ed alle ore 11.30 i primi SM. 79 del 34° Gruppo BT. attaccavano le navi nemiche seguiti alle 15.30 da una seconda formazione del 41° Gruppo BT. Complessivamente 17 trimotori che sganciavano 25 bombe da 250 kg e 32 da 100 che colpivano un incrociatore e una n.b..

Una preziosa testimonianza nemica segnalava la pericolosità degli attacchi portati dai bombardieri del Dodecanesso.

Nella giornata del 13, l'Aeronautica/Egeo faceva la parte del leone negli attacchi alla M.F. in navigazione verso Alessandria portando ben 6 attacchi sui 7 effettuati quel giorno, partecipando con 39 trimotori fra SM. 81 e SM. 79 che sganciavano 30 bombe da 250 kg e 200 da 100.

Sottoposti a forte tiro c.a. che colpiva 13 velivoli, attaccati dalla caccia imbarcata, che non potendo raggiungere i veloci SM. 79 si accanì contro i lenti SM. 81 abbattendone uno ma perdendo un "Gloster", i bombardieri dell'Egeo contribuirono in misura rilevante a colpire le navi nemiche che riportarono danni a 2 n.b., alla n.p.a., a 2 incrociatori e 10 CC.TT..

Non fu possibile ottenere risultati più vistosi, nonostante l'abnegazione e il sacrificio degli equipaggi, a causa del deficiente tipo di bombe impiegate, insufficienti per peso, ca-

pacità distruttiva e caratteristiche di gittata a provocare danni irreparabili e risultati decisivi.

Nei giorni seguenti si trasferiva al completo in Egeo il 41° Gruppo BT con SM. 79 e nella prima quindicina del mese l'intero 12° Stormo BT (Col. pil. G. Giordano) era schierato con 30 SM. 79 fra Maritza e Gadurrà.

Il 15 luglio attacco su Haifa di 10 SM. 79 del 41° Gruppo BT che sganciavano 5.000 kg di bombe esplosive ed incendiarie.

Il 16 luglio nuova incursione notturna su Alessandria del 39° Stormo BT. Il 20 luglio esordiva il 12° Stormo che al completo attaccava navi inglesi avvistate a sud di Candia danneggiandone alcune.

Il 24 SM. 79 del 12° attaccavano con ottimi risultati Haifa con 6.000 kg di esplosivo provocando incendi ed esplosioni.

Il 17 luglio in previsione dell'arrivo in Egeo di due incrociatori leggeri: «Bande Nere» e «Colleoni» da dislocare nella base di Lero per ostacolare il traffico navale nemico nelle acque del Mediterraneo Orientale, Supermarina chiedeva tramite lo SM/RA di: «eseguire esplorazione aerea a distanza sull'asse Cirenaica-Rodi» mentre con un velivolo SM. 75 inviato a Rodi veniva inoltrato, al Comandante Superiore le FF.AA. dell'Egeo, l'ordine e le disposizioni di Supermarina relative ai movimenti ed agli scopi che la dislocazione nel Dodecanneso delle due unità presupponeva.

Il ritardo del SM. 75 bloccato a Bengasi dal maltempo non permise al C.S.P.E. (Comando Superiore Possedimenti Egeo) di ricevere tempestivamente le disposizioni di Supermarina mentre un altro velivolo corriere portava a Rodi l'ordine di operazioni per l'Amm. Casardi Comandante la spedizione navale, con le modalità di esecuzione e di servizio dell'operazione.

L'Aeronautica Egeo ricevette disposizioni per aumentare l'esplorazione in mare e venne assegnata alla 185ª Sqd. l'incombenza di tale servizio, previ accordi con Egeomil per l'osservanza degli orari e delle rotte atte a facilitare la navigazione della formazione navale al suo arrivo nelle acque dell'Egeo.

Il mattino del 19 luglio decollavano 2 Cant. 501 delle Sqd. 147ª e 185ª da RM, per esplorare la zona a nord di Creta fra Capo Bonza, il Canale di Cerigo e Punta Citera su cui dovevano transitare i due incrociatori italiani.

Ci furono alcuni inconvenienti nella partenza dovuti al mare mosso, tre tentati decolli abortiti e finalmente alle ore 06.20 per la 147ª alle 06.50 per la 185ª, i due idro riuscivano ad iniziare sia pure in ritardo la loro missione.

La convinzione che la zona sarebbe stata esplorata dagli idro di Egeomil e le difficoltà di catapultare i Ro. 43 degli incrociatori a causa del forte vento e del mare molto mosso,

consigliarono l'Amm. Casardi a rinunciare a tale esplorazione ravvicinata (il Ro. 43 aveva 1500 km di autonomia e 6 ore di volo a km/h 250 con velocità di crociera - NdA).

Alle ore 06.17 le unità italiane giunte all'altezza di Capo Bonza e mentre si accingevano a doppiare il successivo promontorio di Capo Spada avvistavano 4 CC.TT. inglesi che precedevano, scortato da altro C.T., l'incrociatore «Sidney». Ne seguiva un combattimento navale sviluppatosi in due tempi fra le ore 06.27 (1ª fase) e le ore 07.30 (2ª fase) che a causa dell'inferiorità numerica e di fuoco degli italiani (6 navi contro 2 - 28 cannoni contro 16) provocava alle ore 08.30 l'affondamento del «Colleoni» mentre giungevano nella zona dello scontro i due Cant. 501 provenienti da Lero. Avvisato il Comando Aeronautica Egeo della situazione, alle ore 09.40 decollavano da Gadurrà 6 SM. 79 del 34° Gruppo BT che giunti in zona alle 11.30 bombardavano il C.T. «Havock» che stava recuperando i naufraghi del «Colleoni» (vennero salvati 545 marinai). Il caccia inglese non riportò danni gravi ad eccezione dello spegnimento di una caldaia inondata, ma abbandonò subito le operazioni di recupero per rientrare ad Alessandria: venne avvistato alle 13.30 a sud di Creta da 6 SM. 81 del 39° Stormo BT che lo bombardarono nuovamente subendo questa volta danni più consistenti. Soccorso dal «Sidney» e da altri 2 CC.TT. che lo scortavano, l'«Havock» subiva fra le 17.00 e le 18.30 altri 3 attacchi da SM. 79 del 12° Stormo provenienti dall'Egeo e del 15° Stormo BT decollati da El Adem. Fu ancora una volta fortunato e nella nottata rientrava ad Alessandria.

Concorsero alla perdita del «Colleoni» i ritardi con cui i ricognitori decollarono da Lero, poichè i tempi tecnici di percorrenza (km 300 in linea d'aria da Portolago a Capo Spada) superabili in h 1,30' di volo in crociera, avrebbero sicuramente consentito di avvistare fra le ore 06.00/06.15 le unità inglesi e di dare tempestivamente l'allarme alle navi italiane.

Un ritardo che risultò pregiudizievole considerando peraltro che non era strettamente indispensabile disporre di velivoli tipo idrovolante per effettuare efficacemente la ricognizione marittima d'altura.

Una prevenzione ed una teoria dimostratasi errata, a cui fu possibile però affiancare, poco tempo più tardi, più veloci e efficienti trimotori terrestri del tipo Cant. 1007/Bis ed SM. 79 assegnati alle Squadriglie da Ricognizione Strategica Terrestre (R.S.T.) che fornirono ottimi risultati anche nell'esplorazione in mare.

Una migliore valutazione della situazione in mare, e l'impiego dei ricognitori catapultabili, eventualità questa da prendere in considerazione stante l'assenza fino a quel momento di noti-

zie dai ricognitori di Lero, e le caratteristiche del tratto di mare con due promontori (Capo Bonza e Capo Spada) che nascondevano la visuale, le possibilità di recuperare i 2 Ro. 43 sulla vicina base di Portolago cui la formazione era diretta attraverso il dedalo di isole delle Cicladi e Sporadi che doveva attraversare.

Una possibilità che venne disattesa ed un motivo di più emerso nella mancata collaborazione tecnica anteguerra fra Marina e Aeronautica.

Anche l'azione dei bombardieri fu intempestiva e poichè le navi inglesi stavano procedendo al recupero dei naufraghi italiani, si rivelò anche dannosa.

Ma i piloti evidentemente non compresero per mancanza di precisazioni al riguardo cosa stava succedendo in mare.

Il 25 luglio e il 27, Alessandria veniva nuovamente bombardata di notte rispettivamente da SM. 81 e SM. 79 e venne riscontrato un forte aumento della difesa c.a., dei riflettori e presenza di caccia notturni.

Il 27 luglio trimotori SM. 79 attaccavano con buoni risultati un convoglio di piroscafi scortato da unità da guerra nel Mediterraneo orientale.

Il 29 nuovo attacco a naviglio nemico nel Mediterraneo sud-orientale.

Alla fine di luglio la giacenza di carburante avio in Egeo era ridotta a 2.000 t poichè circa 700 t erano state consumate per missioni di guerra.

Il 6 agosto il 12° Stormo attaccava nuovamente gli impianti di Haifa e la ferrovia del petrolio e il giorno successivo altri trimotori bombardavano un convoglio uscito da Alessandria e diretto verso i porti della Palestina.

Era l'ultima azione effettuata dallo Stormo che rientrava in Italia per prendere in carico trimotori Cant. 1007/Bis.

Il 39° Stormo passava gradualmente sui SM. 79 lasciati dal 12°, i cui piloti trasportavano in Italia parte dei SM. 81 assegnati dallo SM/RA al Comando del SAS.

Per tutto il restante mese di agosto, il 39° si assunse l'onere dell'offensiva attaccando il 21/22 navi in navigazione, il 26 Alessandria con i SM. 81 notturni, il 27 Haifa, il 28 depositi carburanti a Porto Said/EI Qantara e il 31 un convoglio di navi da carico e unità da guerra.

Nel mese di settembre i SM. 81 attaccavano di notte Alessandria nei giorni 8 e 21 completando il ciclo offensivo il 5 ottobre allorchè una formazione mista SM. 79/SM. 81 bombardava la base navale nemica prima che i vetusti trimotori "Pipistrelli" venissero assegnati ad altri compiti meno impegnativi del bombardamento.

Ai primi di settembre rientrava in linea il 41° Gruppo BT su 16 Cant. 1007/Bis e 6 SM. 82/B e l'attività offensiva ripren-

deva con più vigore ed efficacia.

In quel periodo si registrò anche un aumento della presenza nemica, molto limitata sino a quel giorno, con un attacco notturno nella notte fra il 4/5 settembre sugli aeroporti di Maritza e Gadurrà raggiunti da "Swordfish" che incendiavano 2 aerei SM 79 parcheggiati a Gadurrà, danneggiandone altri 7 e provocando lievi danni agli impianti.

Lo stesso giorno navi inglesi bombardavano Scarpanto ma nel pomeriggio venivano raggiunte dai bombardieri decollati da Rodi e pesantemente colpite.

Venivano abbattuti dalla caccia 5 aerei inglesi e dal tiro c.a. delle isole del Dodecanneso altri 2 aerei avversari uno dei quali venne recuperato quasi intatto.

Nei giorni 6, 8, 9 esordivano i bombardieri Cant. 1007/Bis che unitamente ai SM. 79 attaccavano due volte Haifa lanciando 32 t di bombe, una volta Alessandria, Tel Aviv e il porto di Giaffa, la ferrovia Alessandria-Marsa Matruh.

Un SM. 79 colpito dal tiro c.a. atterrava in Turchia e l'equipaggio veniva internato.

Nei giorni 13 e 16 era la volta di navi nemiche ad essere sottoposte ad attacchi di bombardieri e nei giorni 21, 26, 29 Haifa ed Alessandria subivano nuovi attacchi ed altre distruzioni. Cacciatori inglesi attaccavano i Cant. 1007 che reagivano abbattendo un "Gladiator".

Un trimotore danneggiato dai caccia era costretto ad atterrare in Siria.

Il 1° ottobre veniva avvistato e bombardato un incrociatore inglese mentre la RAF compiva nella notte del 13 ottobre un attacco su Lero e Portolago provocando danni, 34 morti e 20 feriti fra militari e popolazione civile e incendiando 2 Cant. 501.

Il 18 ottobre anche Rodi subiva una incursione sui due aeroporti dell'isola senza danni particolari e con 3 morti e 2 feriti fra soldati dell'Esercito.

Lo stesso giorno l'Aeronautica italiana compiva una eccezionale impresa bellica attaccando con 4 SM. 82 da bombardamento al comando del Magg. Ettore Muti, con i piloti Magg. Raina, Cap. Moci, Ten. Col. Federici, Cap. Zanetti, M.llo Carrera, M.llo Badii, le raffinerie di Manama dell'isola Bahrein nel Golfo Persico colpite con 132 bombe da 15 e 50 kg, alcune delle quali cadevano per errore sull'Emirato del Qatar posto di fronte a Bahrein.

Le autorità diplomatiche italiane dell'Arabia Saudita porgevano le loro scuse per l'incidente dovuto ad un ritardo di sganciamento.

Decollati alle ore 17.30 del 18 da Gadurrà i 4 SM. 82 percorrevano 4200 km prima di atterrare a Zula, in Eritrea, in AOI, alle ore 09.30 del 19 (un velivolo atterrava ad Asmara

dopo aver volato per km 4330) con un volo durato 16 ore. Una missione di guerra di alto valore tecnico e professionale realizzata felicemente con una eccellente organizzazione. Nello scorcio residuo del mese di ottobre venivano effettuate incursioni su Porto Said il 22, mentre l'apertura del conflitto con la Grecia metteva l'Aeronautica Egeo a contatto ravvicinato con il nuovo avversario posto a soli 30 km da Patmo - la più settentrionale delle isole del Dodecanneso - rispetto a Samo e Nicaria le più importanti isole delle Sporadi elleniche. Già il 1° novembre la 163^a Sqd. CT e i bombardieri del 39° Stormo erano chiamati a contrastare con bombardamenti e mitragliamenti le truppe inglesi che sbarcavano da navi nella baia di Suda a Creta per presidiare i punti di maggiore interesse militare dell'isola.

La presenza di un contingente della RAF e di "Swordfish" della F.A.A. sui campi di Maleme ed Heraklion consigliava una diversa dislocazione di forze e poichè un eccessivo affollamento sui due aeroporti di Rodi avrebbe attirato l'attenzione dell'aviazione inglese, il Comando Aeronautica dell'Egeo non fece particolari resistenze alla proposta dello SM/RA di far rientrare in Italia il 41° Gruppo BT richiesto anche per le nuove necessità del fronte greco, considerando oggettivamente le difficoltà di rifornimenti con la madrepatria.

Alcuni dei SM. 82/B del 41° vennero presi in carico dal 39° Stormo.

In cambio lo SM/RA preannunciava la costituzione di una nuova squadriglia da caccia su CR. 42 per rafforzare la difesa del Dodecanneso.

Nei giorni 10, 16 e 17 novembre venivano bombardate navi inglesi nelle acque di Creta e obiettivi della base navale di Alessandria ma l'impiego maggiore venne esplicato il 18 allorchè navi ed aerei dell'Egeo concorsero a respingere un tentativo di sbarco nemico nell'isola di Gaidaro - la più vicina a Samo - bombardando e mitragliando i battelli avversari che furono costretti a ritirarsi.

Nella stessa giornata vennero attaccati obiettivi nemici ad Alessandria e nella zona del Canale di Suez.

Uno studio per neutralizzare efficacemente l'importante via d'acqua che unisce il Mediterraneo al Mar Rosso, era stato a sua tempo eseguito dallo SM/RA - Ufficio Operazioni - ma non fu trovato un adeguato ed efficace metodo distruttivo e disturbativo atto a bloccare per lungo tempo il canale, non disponendo l'Aeronautica italiana come la RAF e la Luftwaffe di mine magnetiche paracadutate, che lanciate periodicamente lungo i 173 km del canale potevano affondare o danneggiare gravemente le navi in transito ostruendo il canale. Ogni progetto approntato venne quindi accantonato

per impossibilità di esecuzione.

Le difficoltà di reintegrare le scorte di carburante avio, gravemente depauperate alla fine di ottobre per l'intensa attività svolta da 7 gruppi di volo fra bombardieri, ricognitori e caccia che si erano alternati sui campi del Dodecanneso in 5 mesi di guerra, indusse lo SM/RA ad inviare urgentemente un promemoria del Gen. Pricolo allo Stamage per segnalare i pericoli potenziali di tale situazione che minacciava la continuità operativa, in contrasto con le richieste avanzate più volte dal Governatore del possedimento di rinforzare la componente aerea, ponendo doverosamente al Capo di SMG il quesito di posporre il programma di potenziamento alla soluzione del problema dei rifornimenti che doveva risolvere istituzionalmente la Marina, preposta dallo Stamage alla garanzia di assicurare i rifornimenti e difendere le linee di comunicazione d'oltremare, problema questo che sotto la costante pressione esercitata dal Governatore del Dodecanneso da una parte, Superesercito e Superaereo dall'altra, indusse lo SM/RM ad affrontare l'alea dei rifornimenti dell'Egeo entro breve termine.

Il 22 novembre e il 26 dello stesso mese la RAF bombardò Lero, Coe e Stampalia perdendo 6 aerei abbattuti dalla c.a. della Marina - pochi i danni materiali.

Il 24 un convoglio di motovelieri greci veniva efficacemente mitragliato nei pressi di Samo e alcuni battelli s'incendiarono.

Ad iniziare dal mese di dicembre l'attività offensiva dell'Aeronautica Egeo per la ridotta disponibilità di benzina subì una notevole flessione e di tale situazione ne approfittò la RAF che attaccò a più riprese le isole del Dodecanneso: il 10 dicembre subirono attacchi Scarpanto, Rodi e Stampalia; il 17 nuovamente Rodi e Stampalia, Patmo, Coe; il 17 gennaio 1941 Rodi, Scarpanto, Coe; il 22 Rodi, Stampalia, Scarpanto.

Numerose le bombe sganciate su Maritza; il 23 Rodi e il 4 febbraio l'aeroporto di Maritza vennero ancora attaccati e furono distrutti un CR. 42 e danneggiati altri 8 aerei fra CR. 42, SM. 79 e SM. 81: l'8 ancora Maritza e Gadurrà subirono bombardamenti con la perdita di un SM. 79 e il giorno successivo nuovamente attaccati furono i due campi di Rodi ma la reazione c.a. e i caccia intercettori abbatterono questa volta 2 velivoli incursori; il 10 nuovo bombardamento su Maritza, Gadurrà e Cattavia con la perdita di un SM. 79 distrutto al suolo; il 15 Rodi venne nuovamente attaccata e il 17 il Dodecanneso ebbe a subire più incursioni di aerei isolati.

I danni furono complessivamente limitati e poche le vittime per gli attacchi nemici, ma l'attività dell'avversario impe-

gnato intensamente in quel periodo in Libia, in AOI, in Grecia, dimostrò che l'inattività esigea un prezzo da pagare per la perdita dell'iniziativa.

La situazione del materiale di volo al dicembre 1940 vedeva in servizio: 27 SM. 79 e 14 SM. 81, 9 Cant. 506/B, 12 CR. 42 e 8 CR. 32, 8 Ro. 44, 18 Cant. 501.

Totale: 96 velivoli.

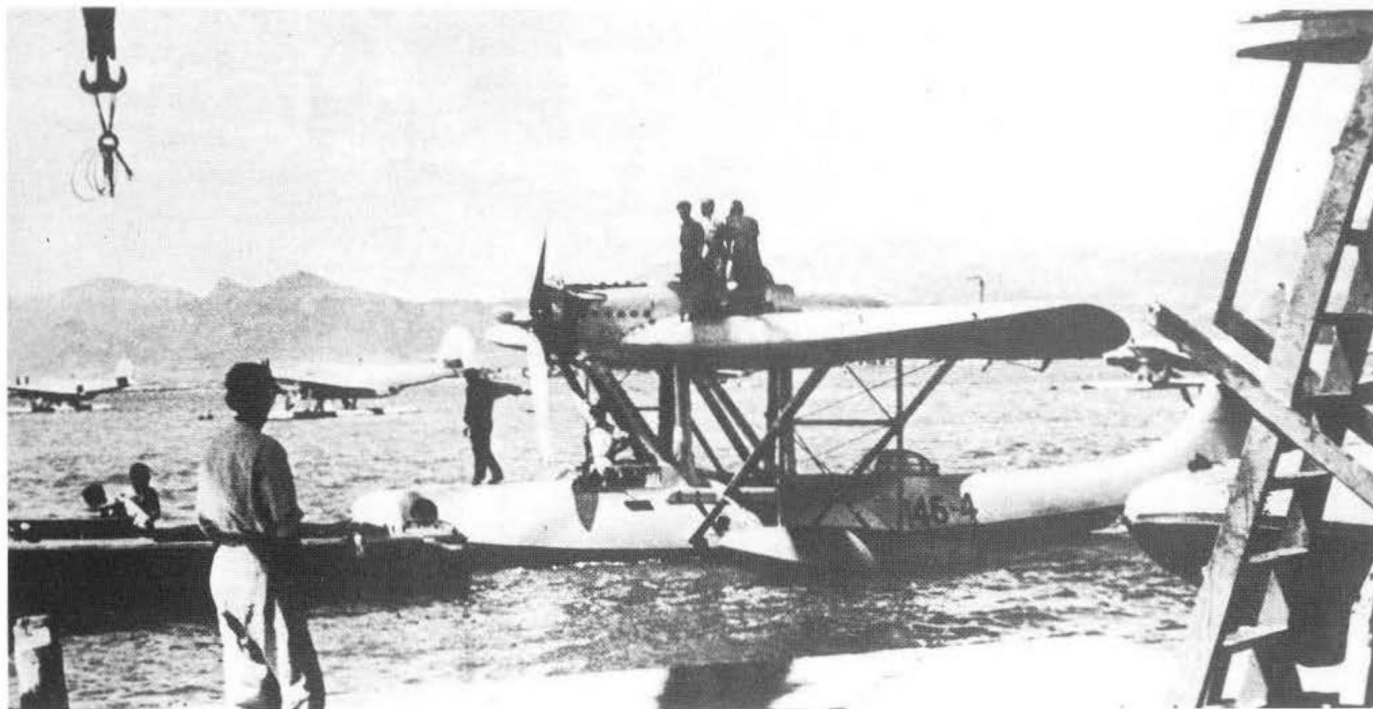
Fra dicembre 1940 e la fine di febbraio 1941, l'Aeronautica Egeo aveva effettuato più missioni di bombardamento su una base greca a Mitilene colpendo una petroliera, aveva bombardato l'aeroporto di Heraklion a Creta il 15 febbraio, attaccato nuovamente il porto e navi alla fonda a Mitilene il 21 e 23 febbraio. Piccole azioni di disturbo erano state eseguite da velivoli isolati su Samo, Thera, Yero, Kalloni nelle Sporadi Settentrionali.

L'azione più importante venne compiuta fra il 25/27 febbraio durante il tentativo inglese di occupare Castelrosso - la più meridionale delle isole del Dodecanneso - il cui presidio

venne sopraffatto dopo una notevole resistenza. L'aviazione iniziò subito a prendere la situazione sotto controllo con ricognizioni in mare aperto, e un trimotore SM 81 portatosi in zona per bombardare il naviglio nemico venne colpito e fu costretto a scendere in mare sino al momento in cui l'equipaggio venne salvato da un Cant. 506/S partito da Rodi, mentre altri bombardieri attaccavano un incrociatore ausiliario inglese che aveva protetto lo sbarco.

All'alba del 27 febbraio, un piccolo convoglio italiano scortato da torpediniere e aerei da caccia e bombardamento, sbarcava le nostre truppe sull'isola catturandone il piccolo presidio nemico e issando nuovamente la bandiera italiana. La novità di rilievo emersa sul finire del 1940 fu la sostituzione del governatore Generale del Dodecanneso De Vecchi di Val Cismon, la cui azione di comando aveva dato adito ad alcune critiche rimbalzate presso il Duce e lo Starnage; venne sostituito con il Gen. d'Armata Ettore Bastico.

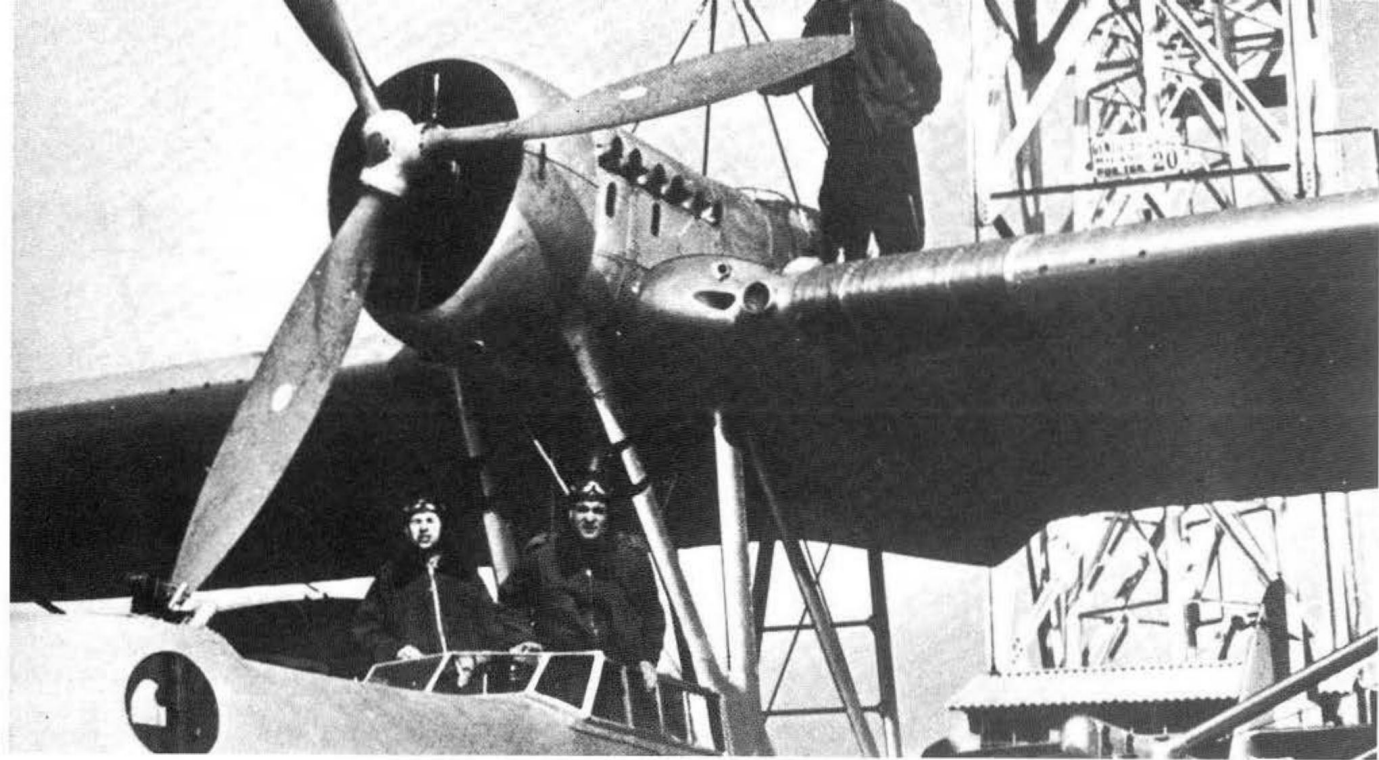
Fotografie



Un aereo idro Cant.501 della 146^a Sqd.RM (Cap. F. Mannu) dislocata ad Elmas (Cagliari). Questi velivoli iniziarono ad operare sin dal 10 giugno 1940 nel Mediterraneo occidentale.

Il Gen. B.A. Francesco Marini comandante di Marinavia (Aviazione ausiliaria per la Regia Marina) alla dichiarazione di guerra dell'Italia. Marinavia disponeva di 19 Sqd. e 4 Sez. costiere per circa 300 velivoli.

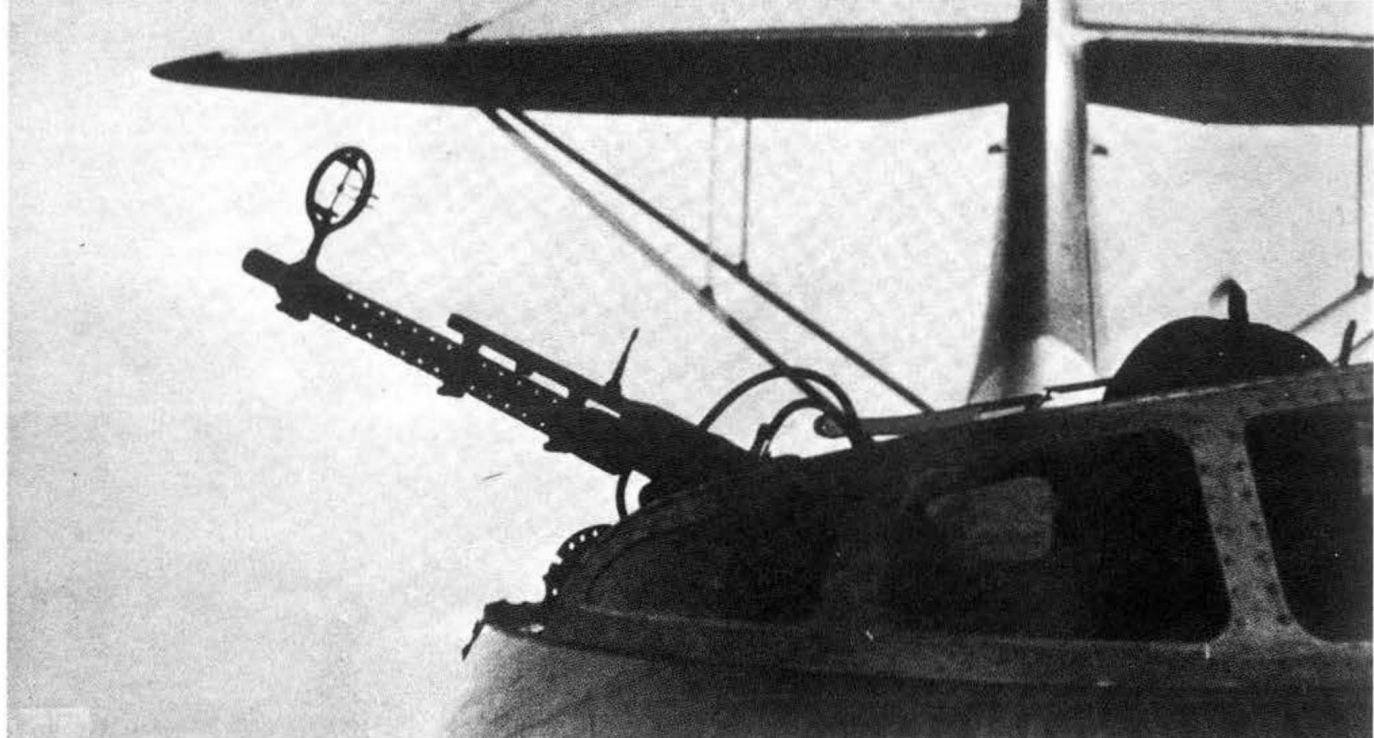




L'equipaggio di un Cant.501 si appresta alla partenza per una missione di guerra. Nell'equipaggio faceva parte un ufficiale osservatore della R. Marina che assolveva a compiti di grande importanza navale.

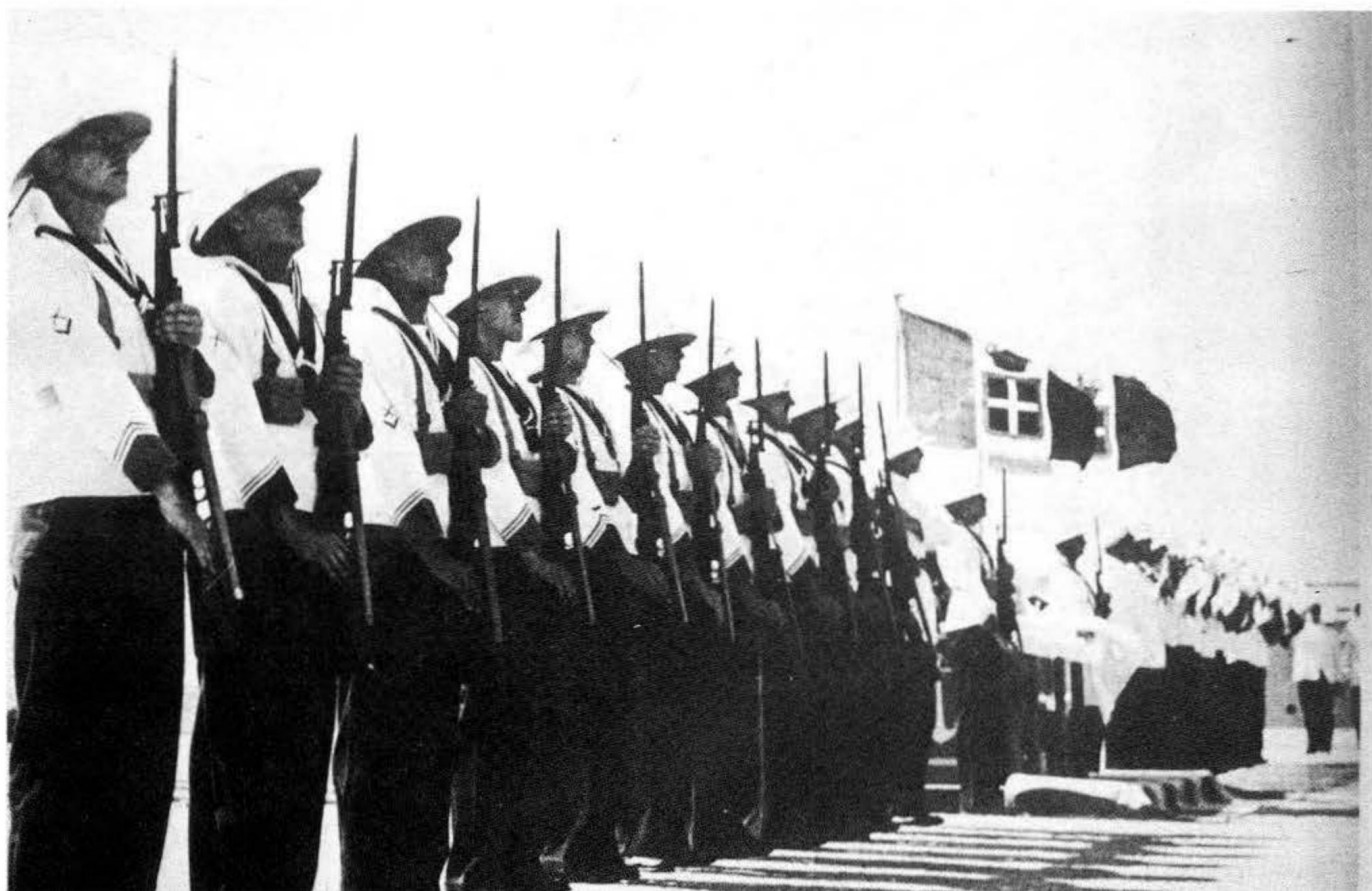
Taranto - Schieramento di unità da guerra della 1^a e 3^a Div. Navale con gli incrociatori "Trento", "Bolzano", "Trieste", "Zara", "Pola", "Gorizia" e CC.TT della classe "Navigatori". La Marina italiana era considerata fra le più potenti del mondo.

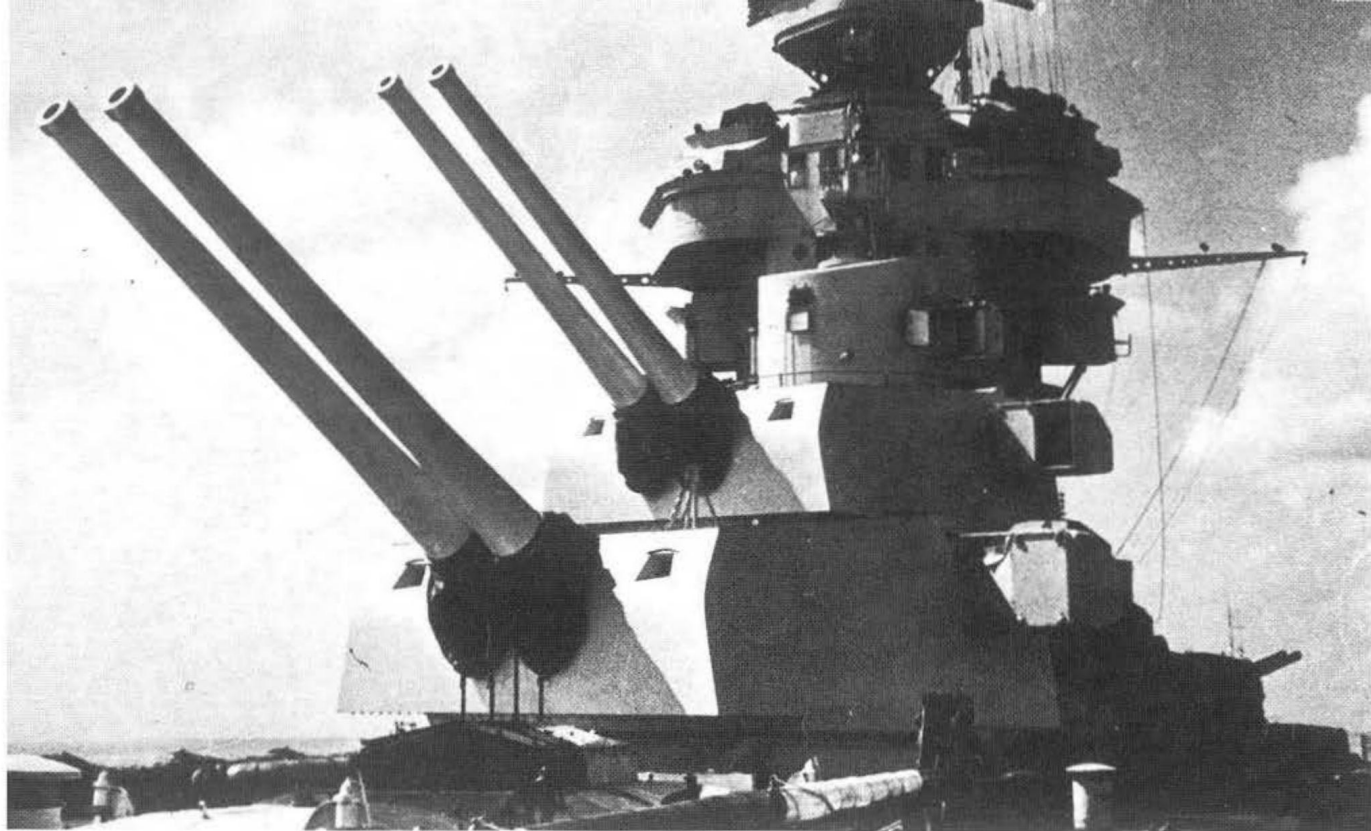




La torretta posteriore di fusoliera di un Cant.501 con la SAFAT cal. 7,7. All'inizio della guerra erano in servizio 202 idrovolanti Cant.501 adibiti alla R.M., sorveglianza costiera e protezione antisom.

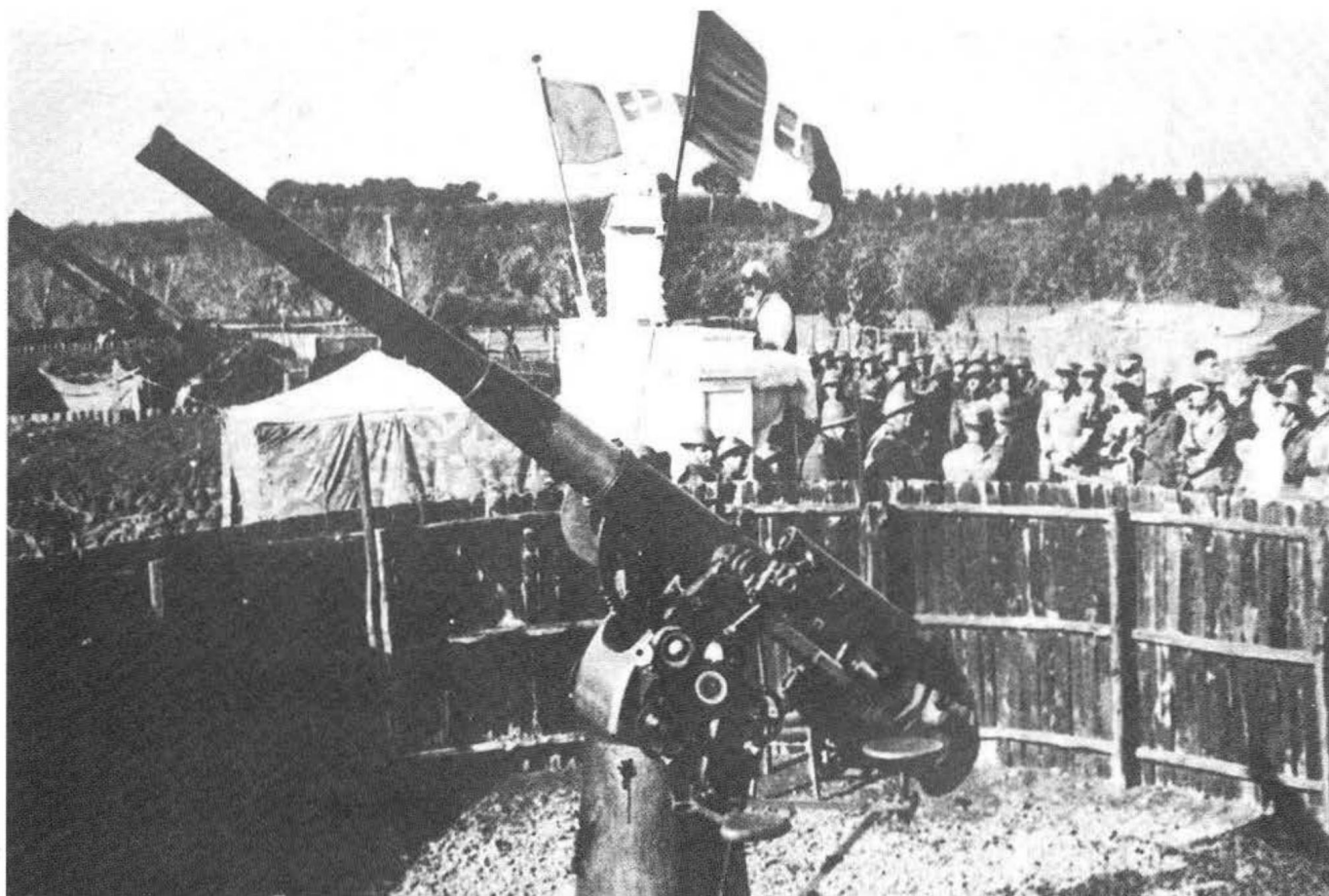
Marinai rendono gli onori durante una cerimonia militare. La Regia Marina aveva una forza nel giugno 1940 comprendente: 2 n.b., 7 i.p., 12 i.l., 3 i. vecchio tipo, 59 CC.TT., 67 Torp., 115 somm., 66 MAS, 245 navi ausiliarie.

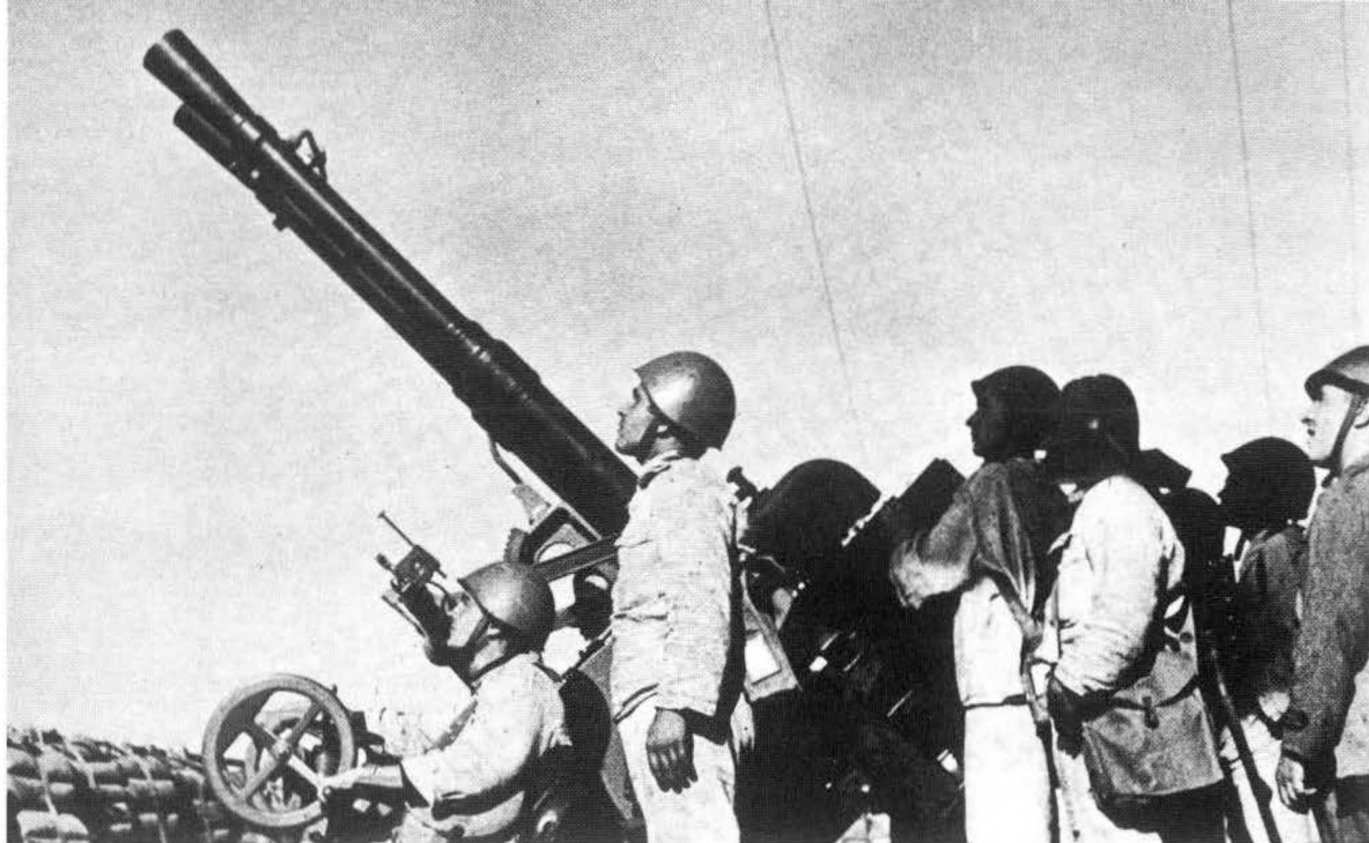




Le torri prodriere da 203/53 dell'i.p. "Pola" da 10.000 tonn. - Alla data del 10.6.1940 erano in avanzato approntamento 2 n.b. classe "Littorio", 12 i.l. classe Capitani romani, 6 somm., 16 MAS; molte unità entreranno in servizio in breve tempo.

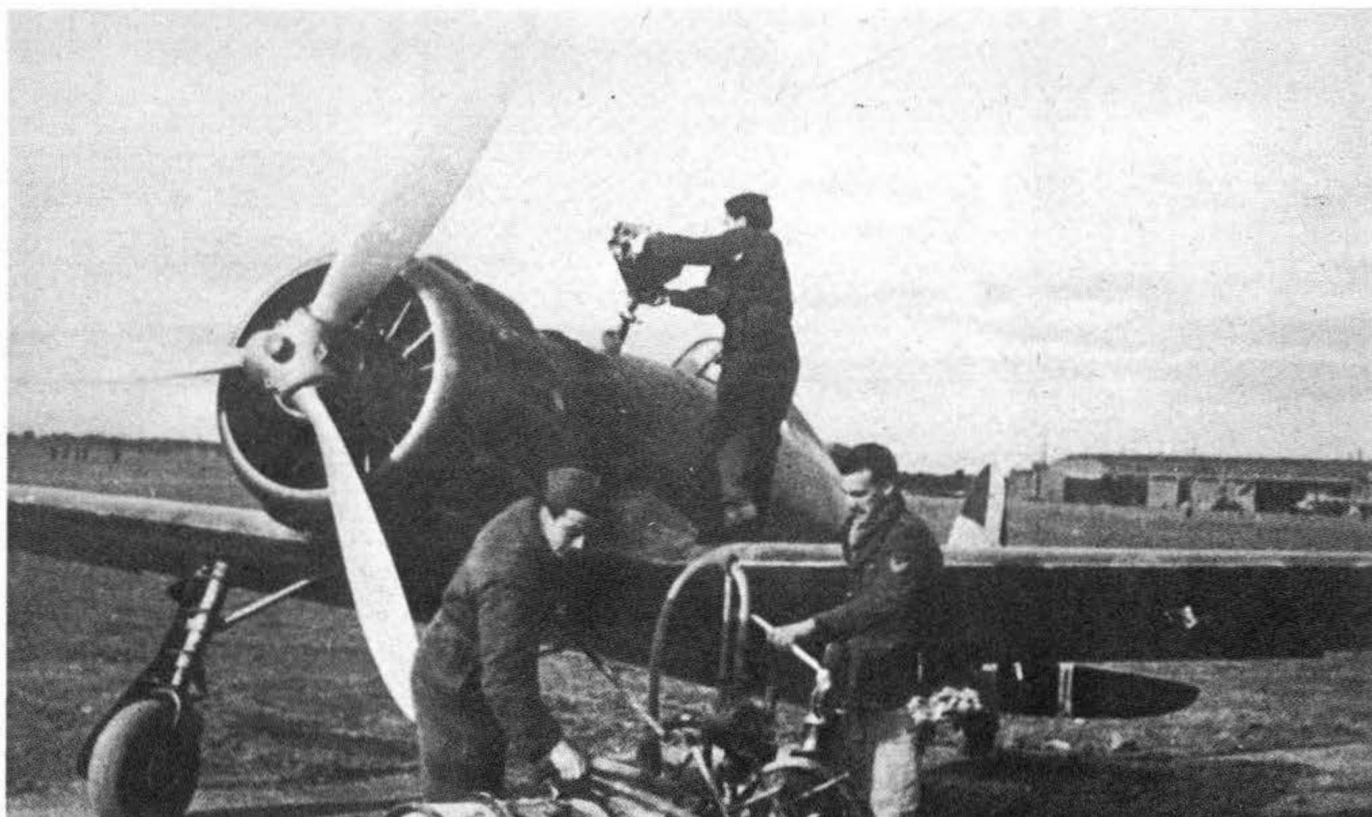
Cerimonia religiosa ad una batteria c.a. della MACA posta a difesa della Sicilia. Il materiale d'artiglieria contraerei italiano era all'inizio della guerra composto in gran parte di cannoni di superate concezioni tecniche e modeste caratteristiche balistiche.





Un impianto binato c.a. Breda mod. 39 da 37/54 della R.M. dotato di eccellenti qualità tecniche per cadenza di tiro (140 colpi min. primo) e quota efficace (m. 3.000) - la mitragliera venne installata su unità navali prima e postazioni terrestri successivamente.

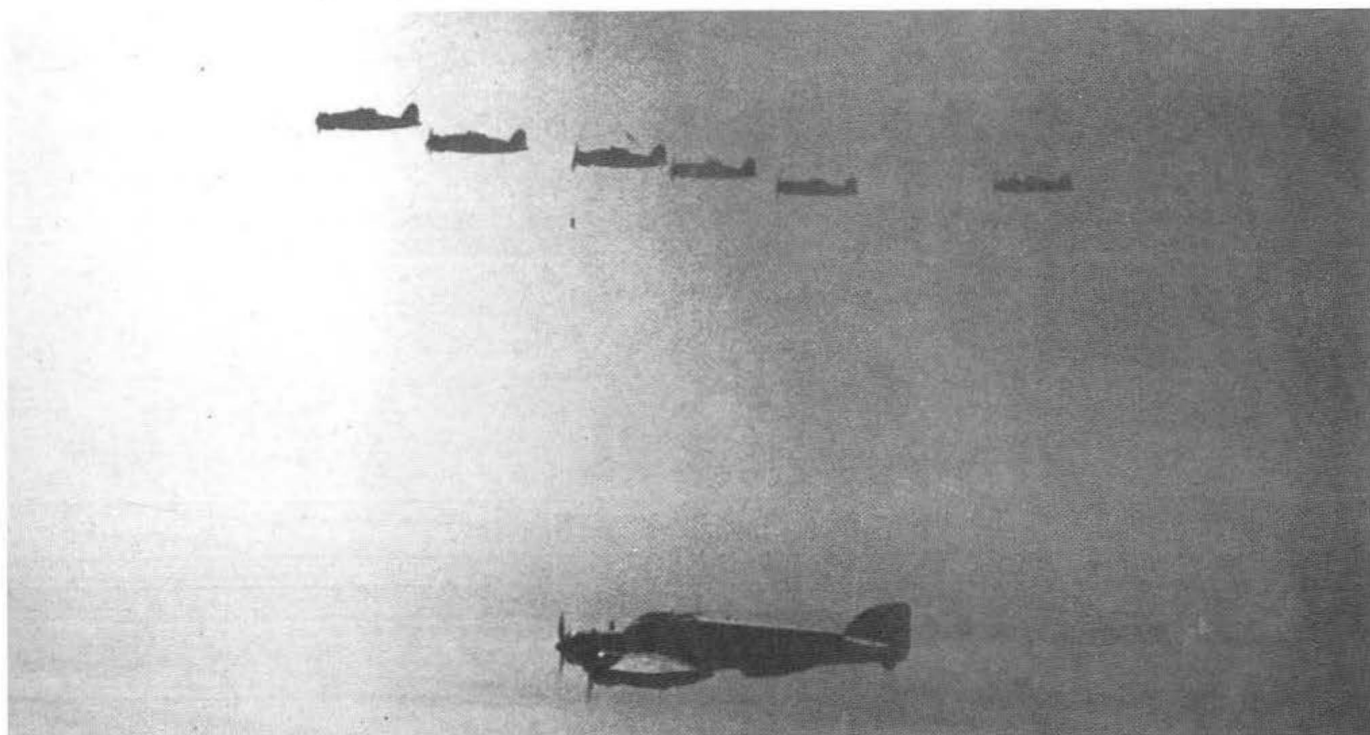
Un caccia MC.200 viene rifornito di carburante. In dotazione al 10.6.1940 al 54° Stormo CT ed al 6° Gruppo Aut.CT., poteva considerarsi all'epoca come il più moderno fra i caccia della R.A.





Sicilia - Partenza su allarme della sezione di primo intervento. I piloti si dirigono verso gli apparecchi pronti sulla linea di volo. Il materiale delle specialità Caccia non poteva considerarsi nel giugno 1940 di elevate prestazioni belliche.

Caccia MC.200 del 6° Gruppo Aut.CT. (Ten. Col. A. François), scortano un ricognitore SM.79 in volo verso Malta. In Sicilia coesistevano caccia CR.32 ormai superati assieme ai più moderni CR.42 e MC.200.





Veduta aerea di La Valletta (Malta) con il Grand Harbour, le fortificazioni, l'arsenale, i depositi della Royal Navy. Alla fonda si intravede un incrociatore nella zona di S. Elmo.

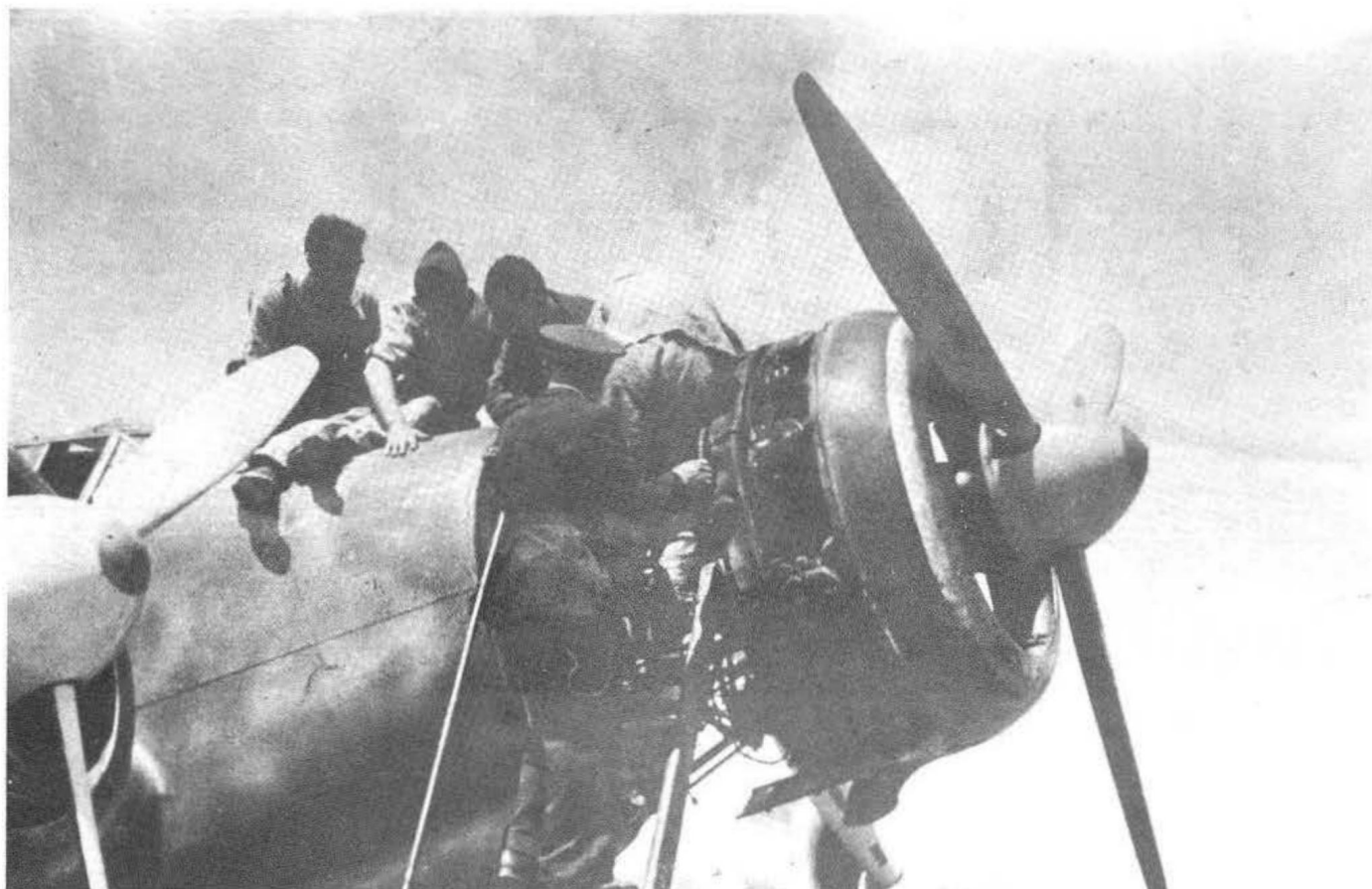
Pompaggio manuale del carburante per un S.M.79 dell'11 Stormo BT (Col. A. Lubelli) dislocato a Comiso. Perduta l'occasione di attaccare e conquistare Malta sin dall'inizio del conflitto, venne iniziata un'azione di logoramento che si protrarrà sino all'estate del 1943.

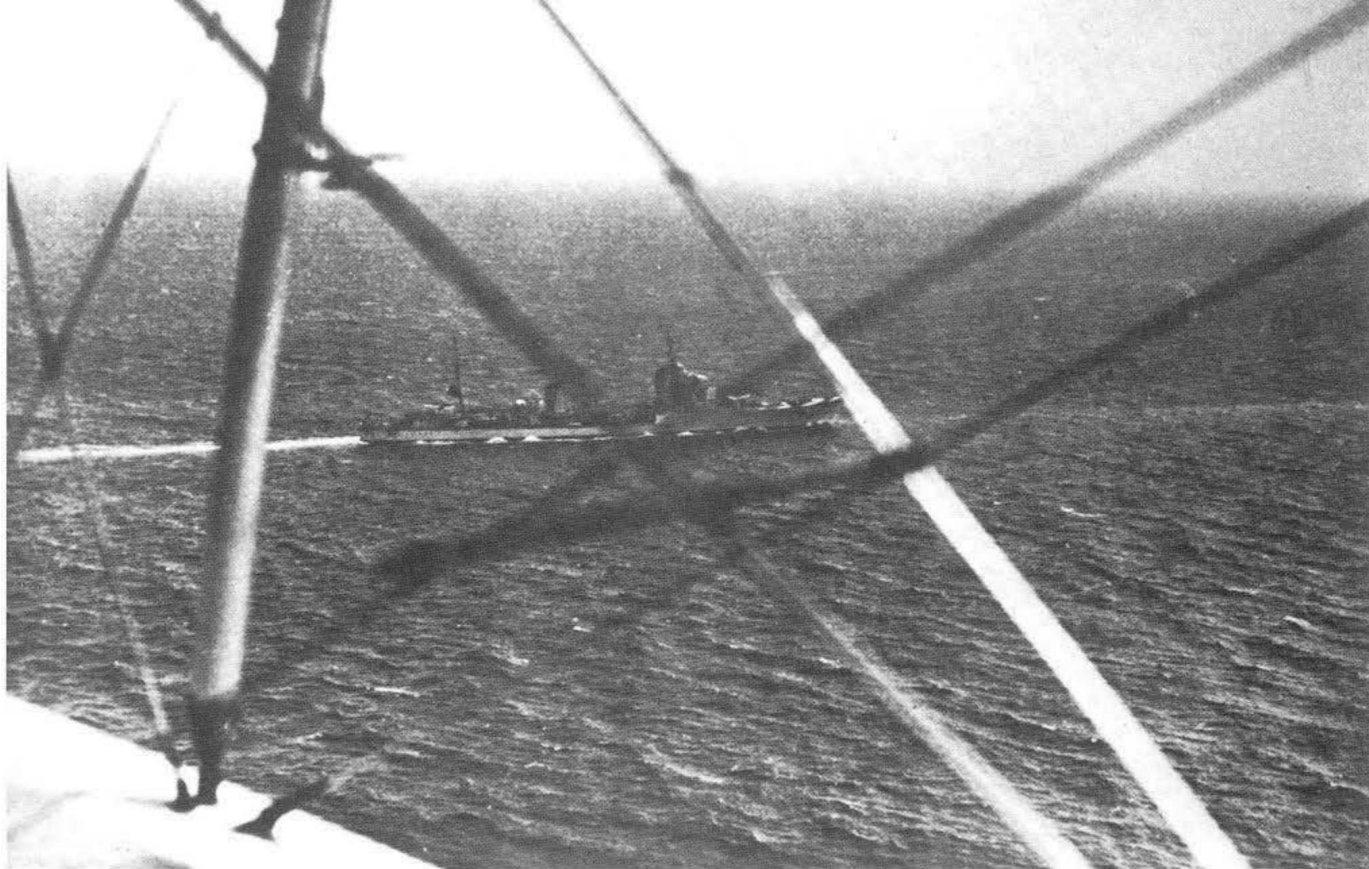


Il Gen. D.A. Ettore Lodi comandante della 3^a Div. Aerea "Centauro" dislocata in Sicilia con gli Stormi BT. 11°, 34°, 41°, 30°, 36°, e 95° Gruppo B a T - Tutti gli stormi erano dotati di velivoli SIAI SM.79 trimotori.



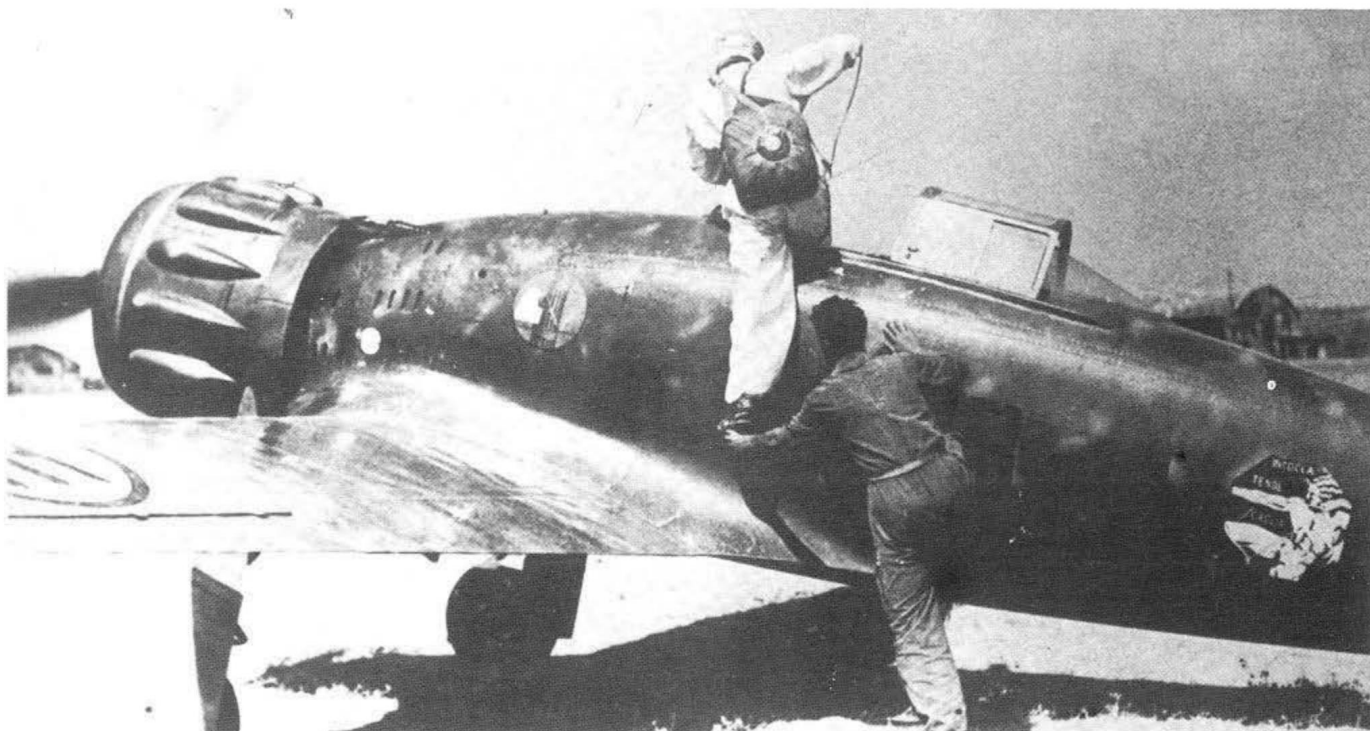
Controllo al motore centrale di un SM.79 del 34° Stormo BT. (Col. V. Mazzini) dislocato a Catania. L'aviazione della Sicilia aveva il compito di sbarrare il Canale di Sicilia alla Mediterranean Fleet e di neutralizzare la base navale di Malta.

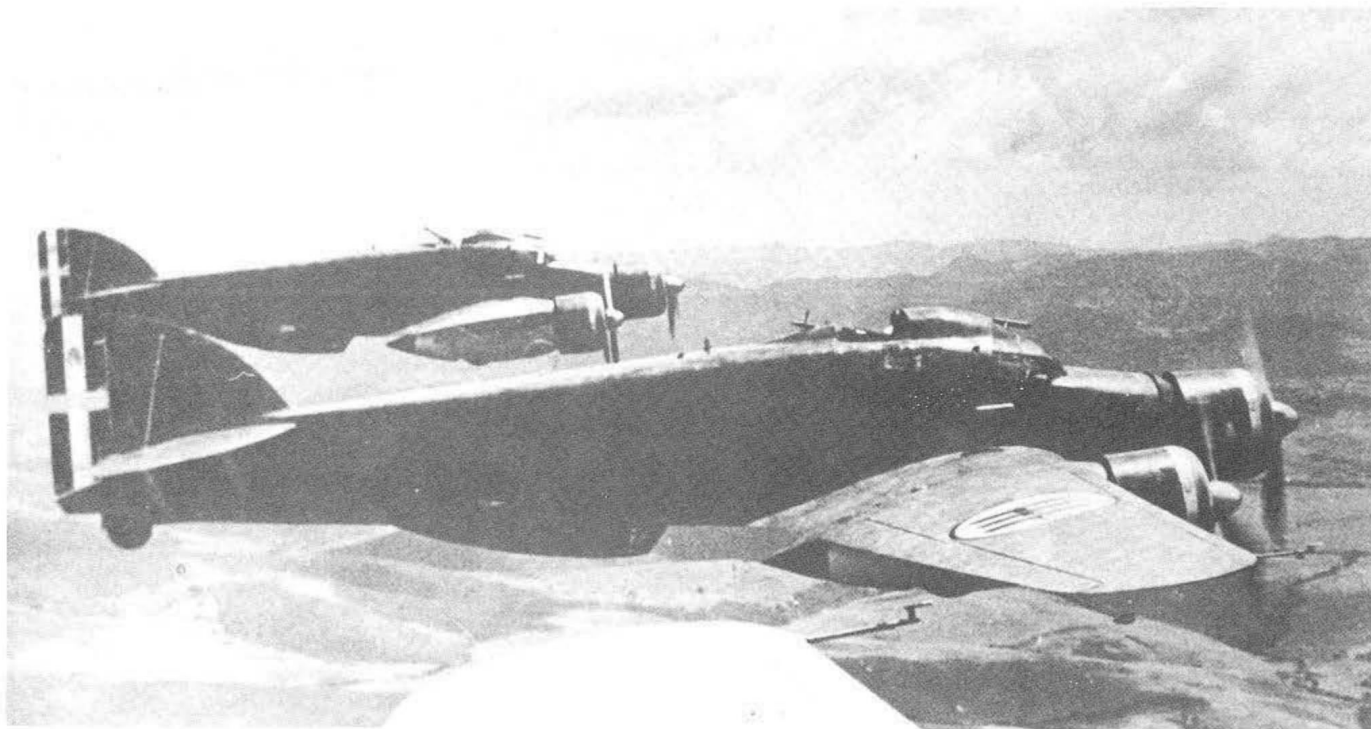




Scorta aerea al C.T. "Pessagno" della 16^a Sqd. CC.TT. in navigazione nel Canale di Sicilia. La ricognizione marittima in Sicilia era affidata all'83° Gruppo RM (Magg. M. Palmiotti) con le sqd. 143^a, 144^a, 170^a, 184^a, 186^a e 189^a.

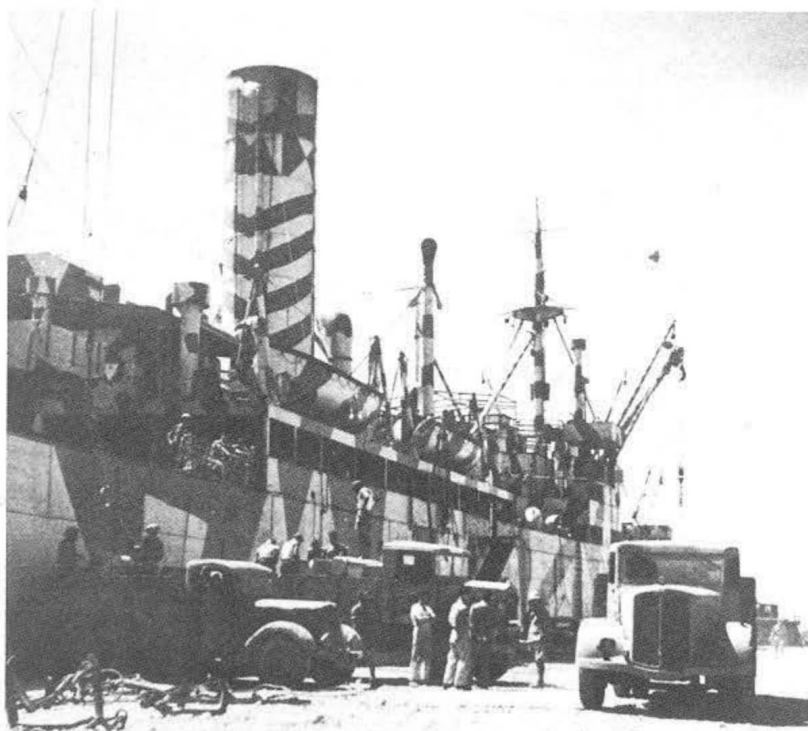
Un MC.200 della 88^a Sqd. (Cap. D. Ocarso) in partenza dal campo di Catania. Il "Saetta" è della 1^a serie costruttiva col tettuccio scorrevole, velocità Km/h 500, tangenza m. 8900, armamento 2 Safat cal. 12,7 sincronizzate.

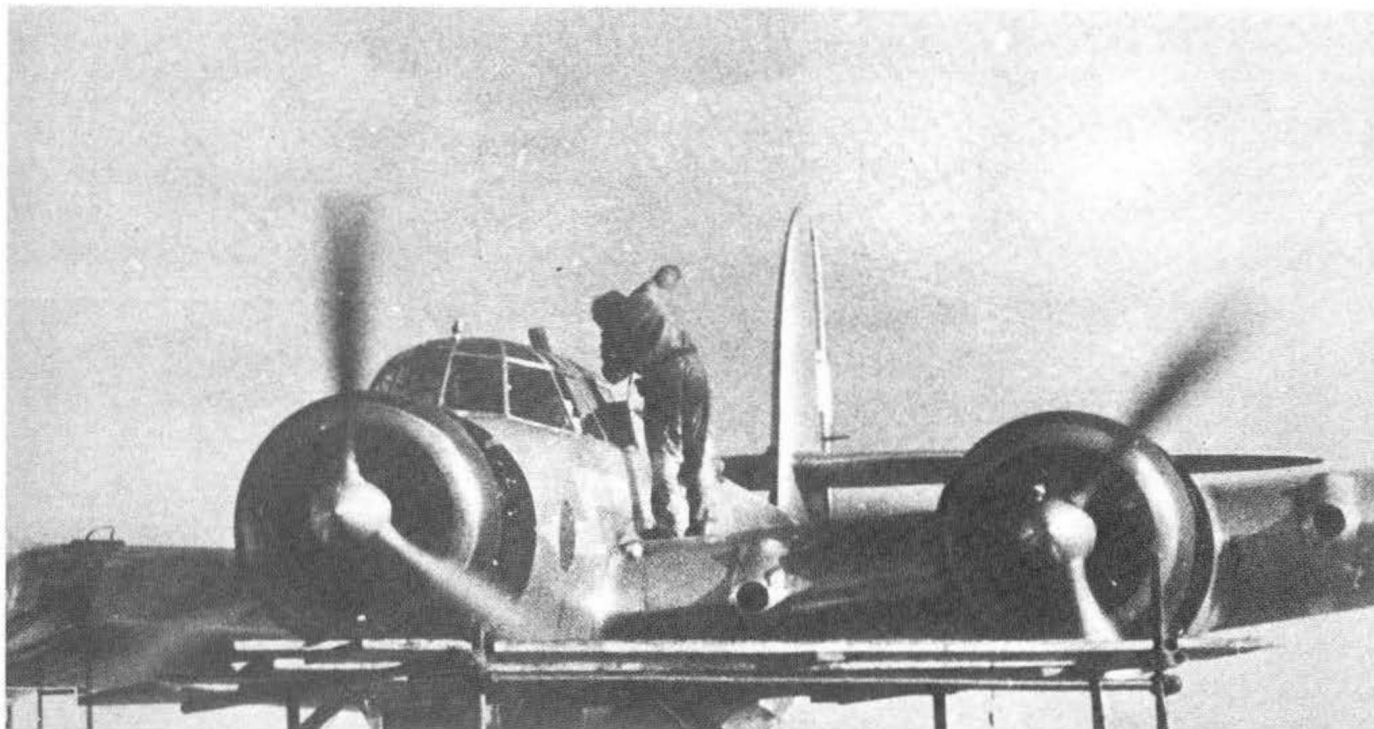




Trimotori SM.79 in volo verso la zona di Punta Stilo per attaccare le navi inglesi. L'Aeronautica della Sicilia partecipò alla battaglia navale con i suoi stormi al comando del Gen. B.A. Giuseppe Barba comandante dell'11^a Brigata Aerea "Nibbio".

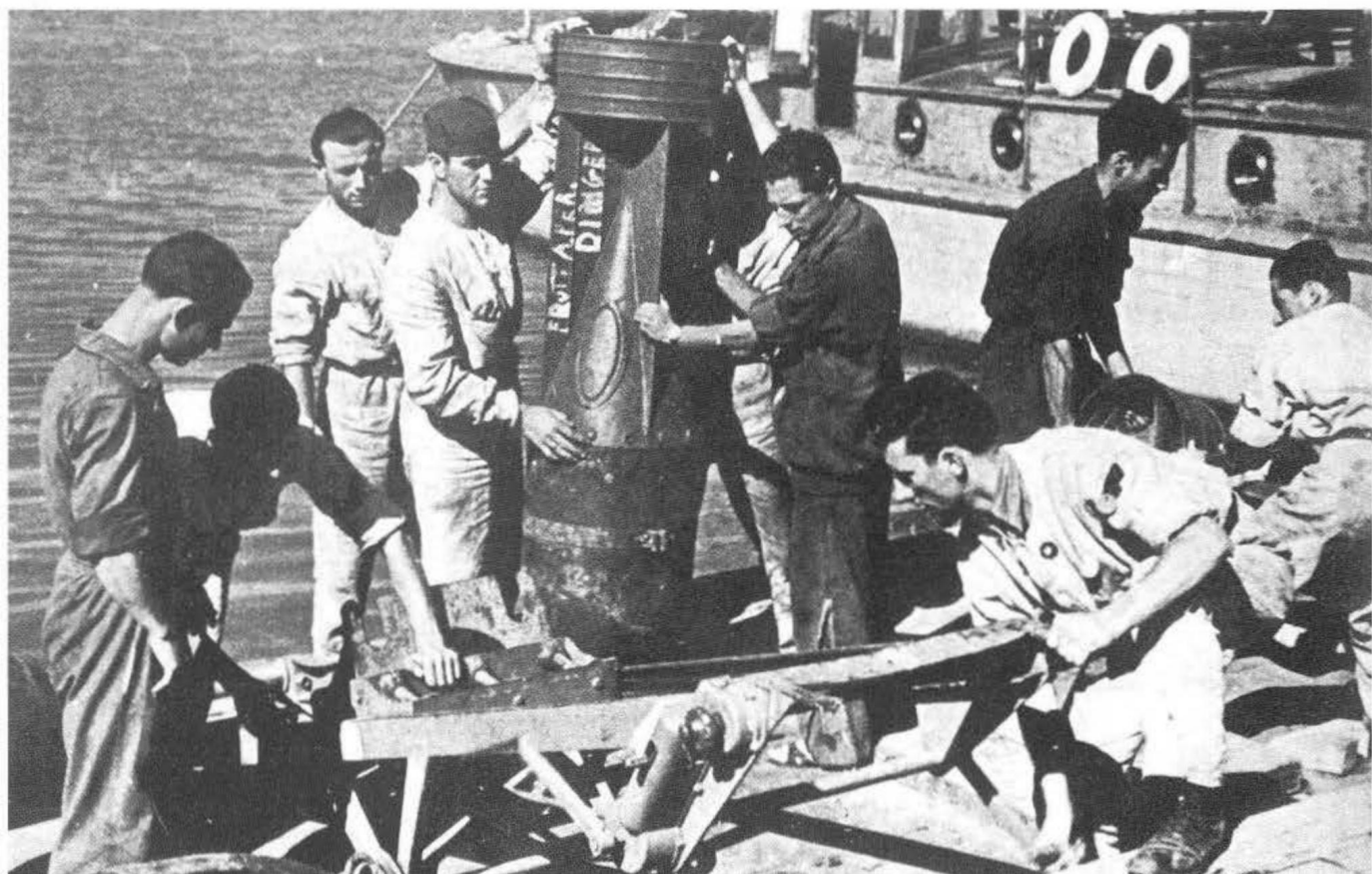
Materiale bellico sbarcato da un piroscafo nel porto di Tripoli. La Marina assicurò l'afflusso dei rifornimenti bellici alla Libia affrontando gravi sacrifici e dolorose perdite di comandanti e equipaggi.



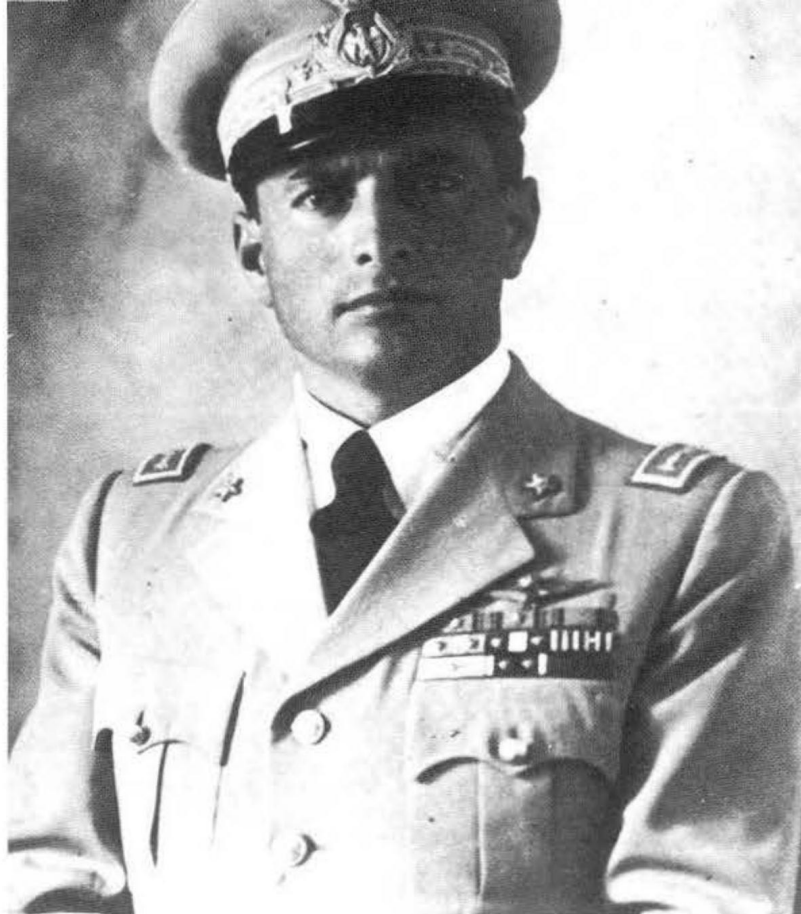


Trimotori Cant.506/B del 31° Stormo BM (Col. F. Cavallarin) si preparano per missioni di guerra sull'idroscalo di Elmas. Il trimotore destinato al bombardamento marittimo venne ben presto passato alla R.M.

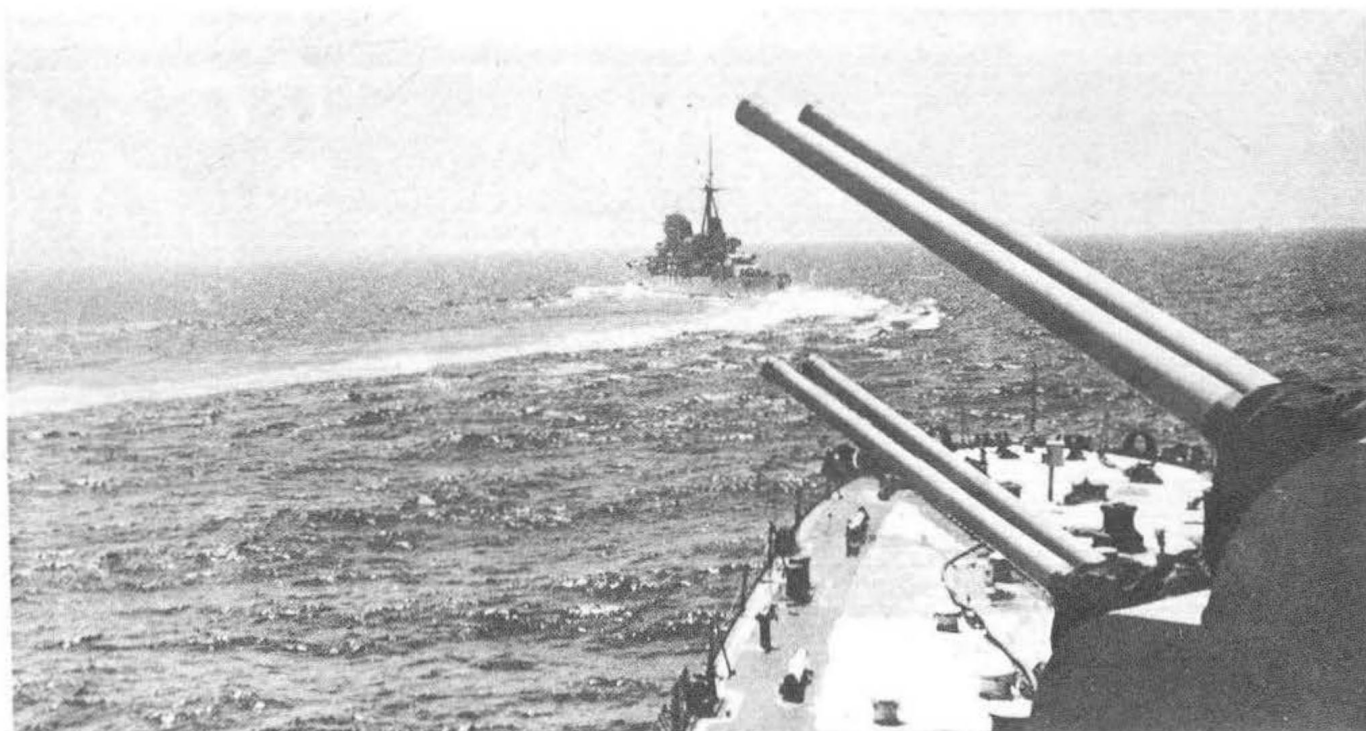
Bombe da 250 Kg vengono caricate su un Cant.506/B - La 10ª Brigata Aerea "Marte" (Gen. B.A. Stefano Cagna) dell'Aviazione della Sardegna disponeva degli stormi da bombardamento 8° (Col. V. Ferrante), 32° (Col. A. Boetto) e 31° da B.M.

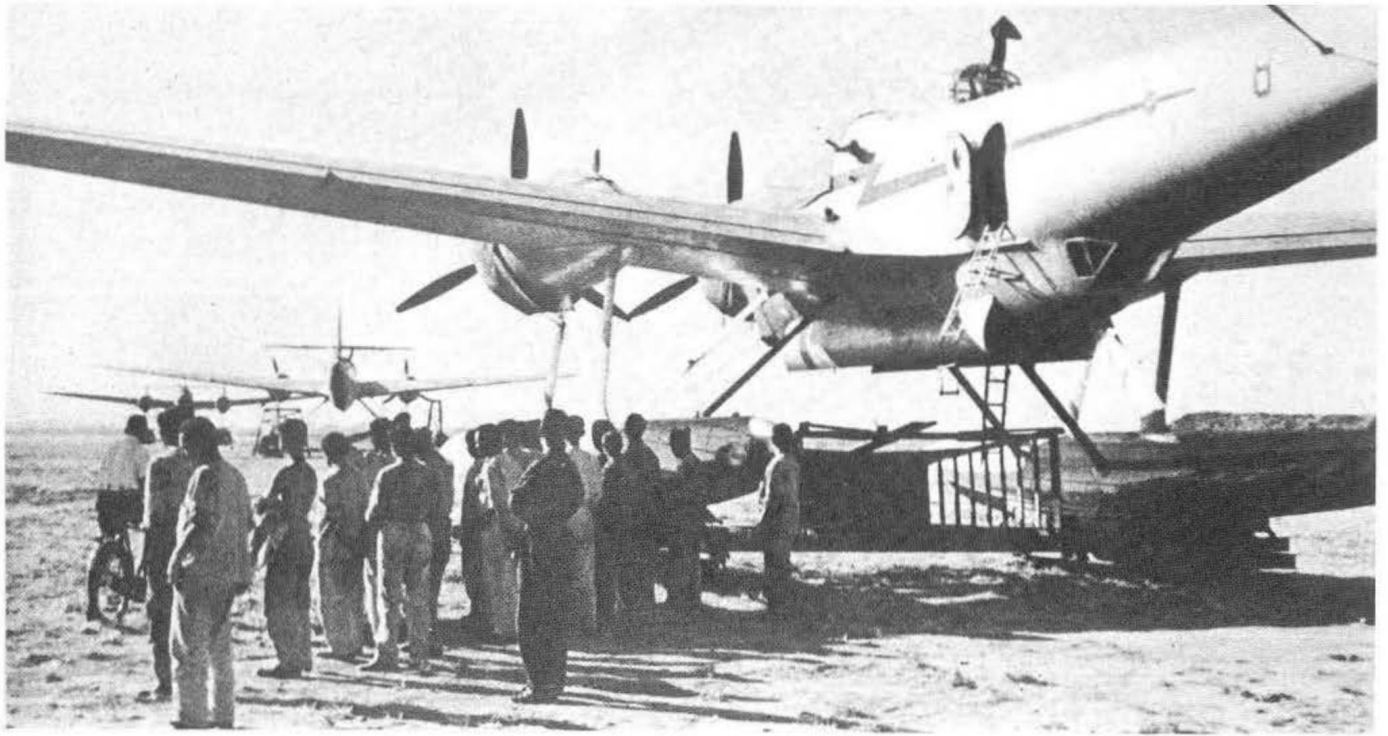


Il Gen. B.A. Stefano Cagna caduto il 1° agosto 1940 alla testa dell'8° Stormo BT durante un attacco a navi inglesi nel Mediterraneo occidentale - Decorato di M.O.v.m. alla memoria.



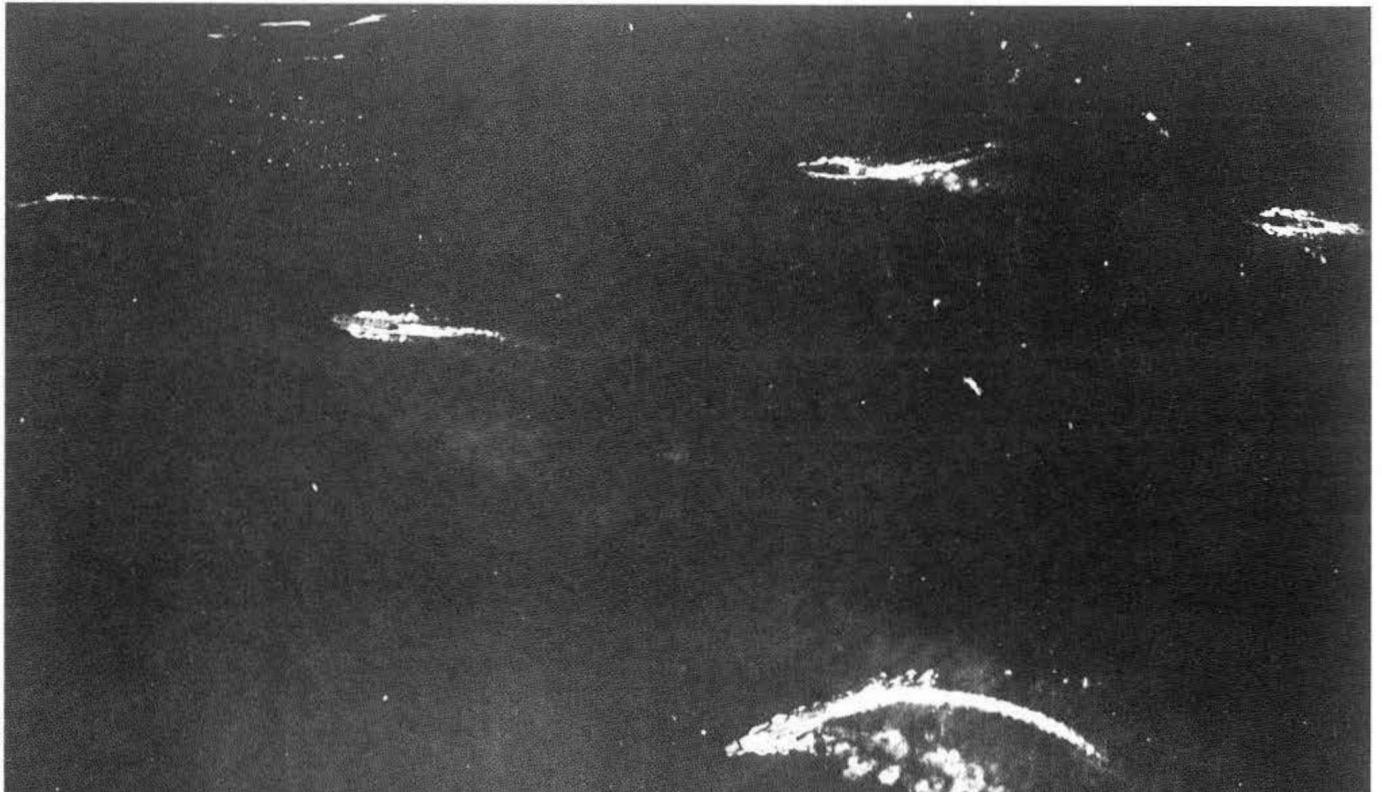
Incrociatori classe "Eugenio Savoia" da 7000 tonn. in navigazione di guerra nel Mediterraneo centrale. I cannoni prodieri da 152/53 sono puntati verso la direzione da cui può apparire il nemico.





Idro Cant 506/B del 31° Stormo BM sull'idroscalo di Elmas (Cagliari) - All'inizio del conflitto erano in servizio nella R.A. un centinaio di Cant.506 assegnati agli stormi da BM 31° e 35° e a squadriglie da RM.

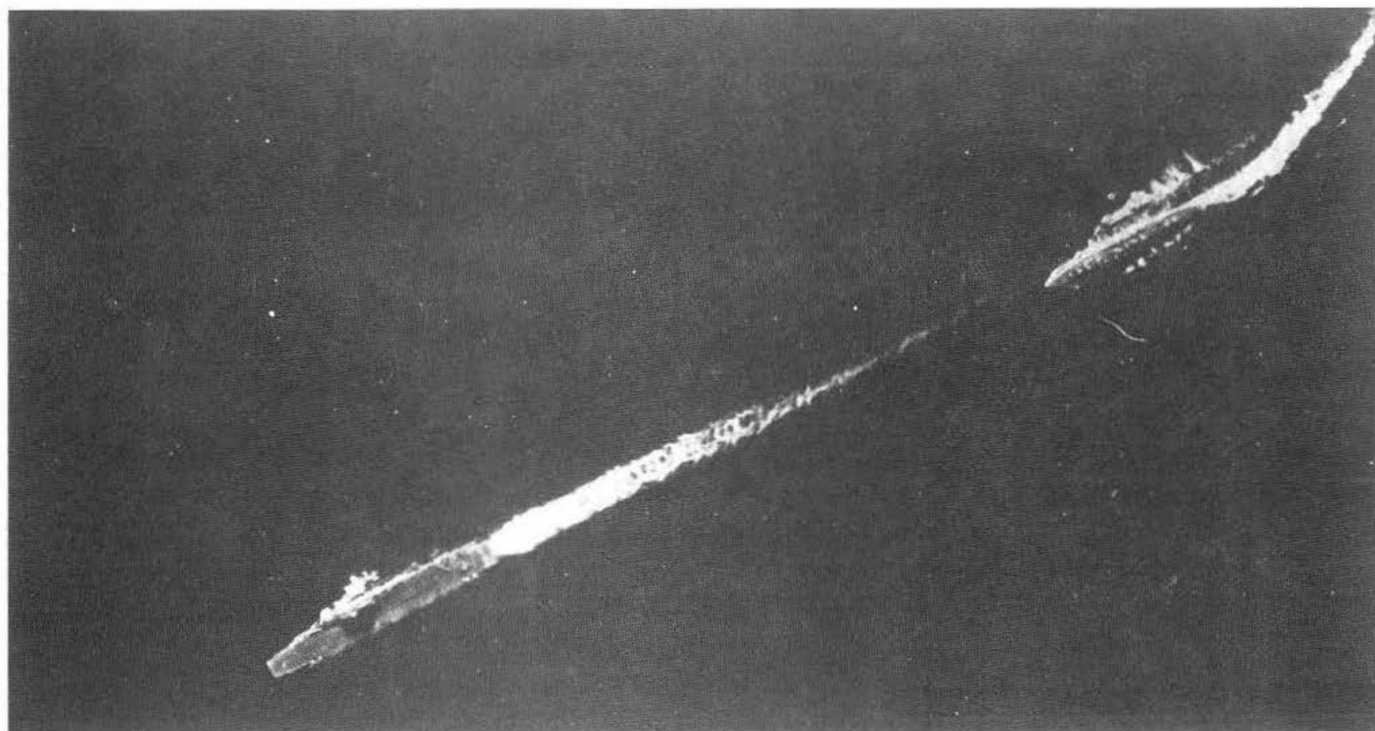
Bombardamento della Forza H (Amm. Sommerville); si notano la n.p.a. "Ark Royal", le n.b. "Nelson" e "Renow" rimaste danneggiate dagli attacchi del 1° agosto portati dal 32° Stormo BT.





Protezione aerea agli incr. della 7^a Div. Navale (Amm. Sansonetti) "Attendolo", "Eugenio di Savoia", "Montecuccoli" in navigazione di scorta ad un convoglio diretto in Libia. Al 31.12.1940 erano giunti in Libia 68 convogli con l'impiego di 244 piroscafi.

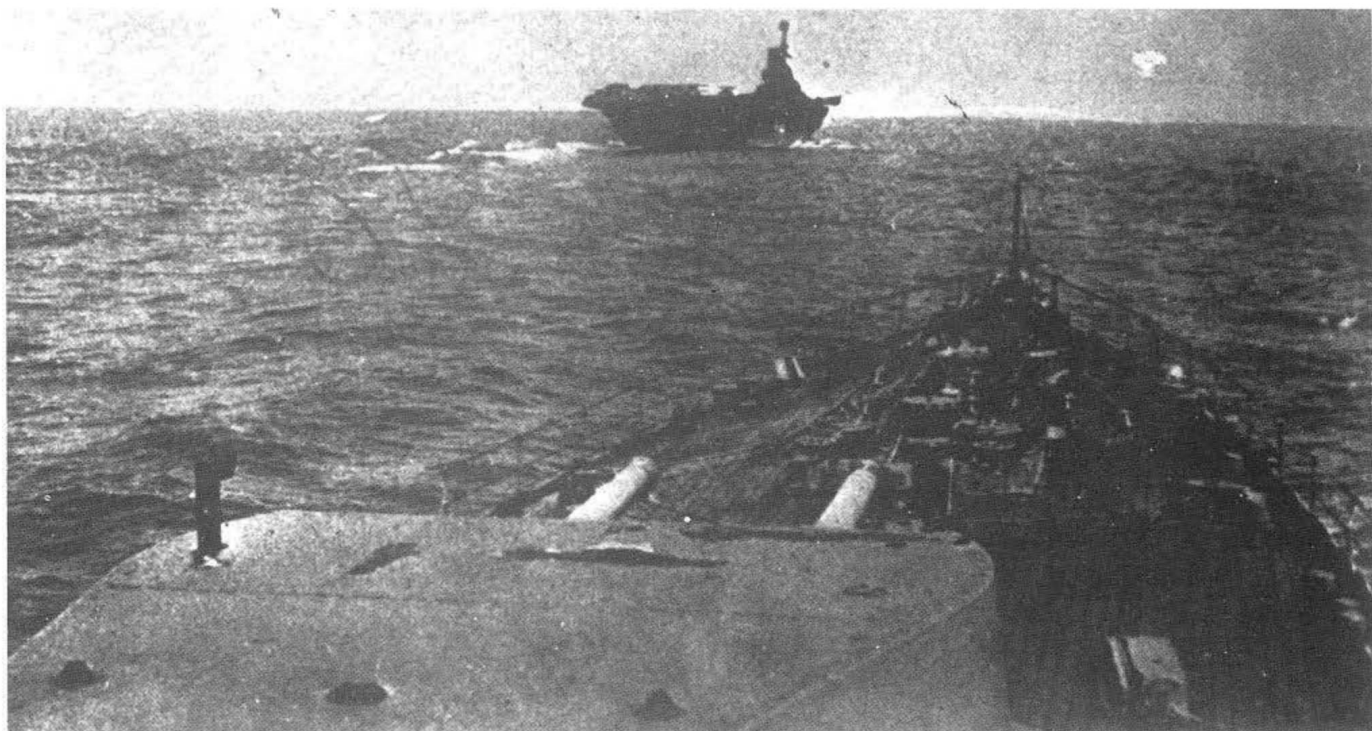
L'"Ark Royal" fotografata da un ricognitore ad una quota di m. 4000. Il bombardamento in quota cui la R.A. fondava molte speranze si dimostrò alla prova dei fatti scarsamente efficace per precisione di tiro ed effetti distruttivi.

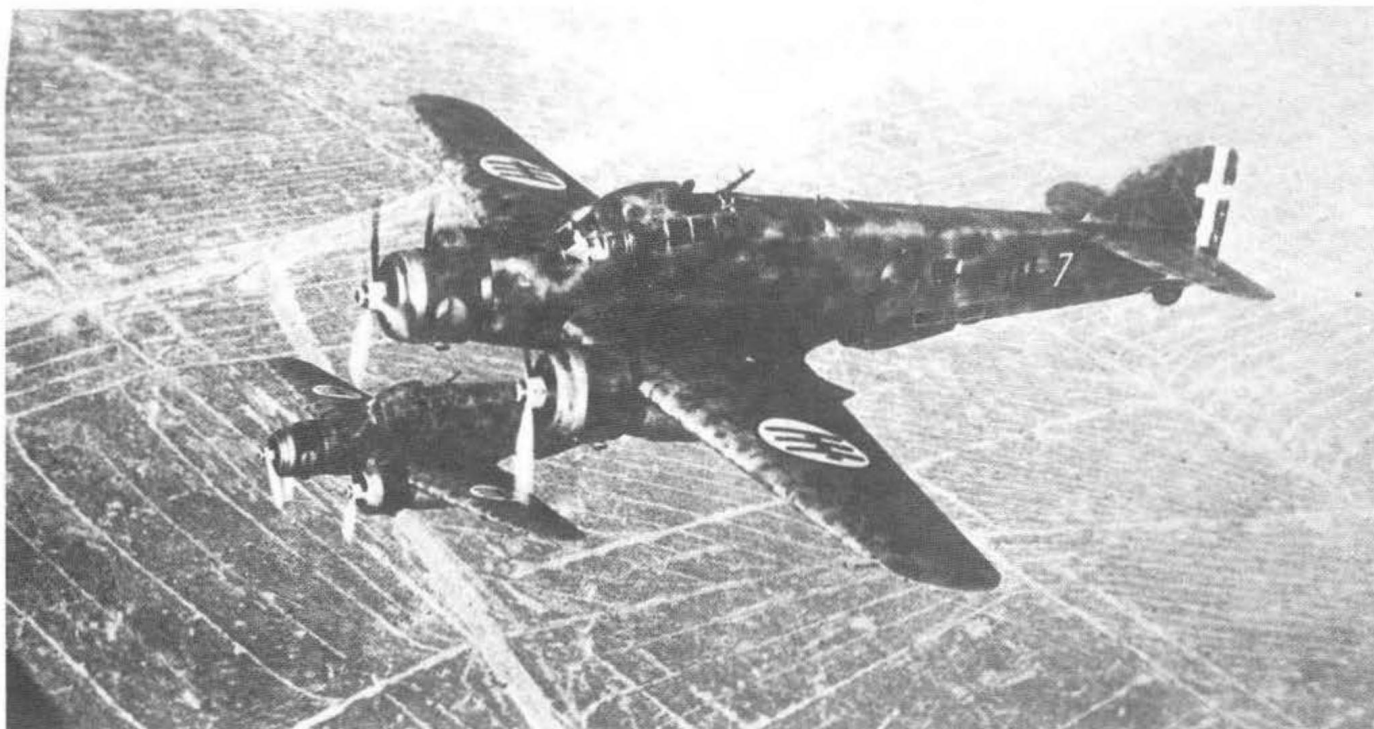




Un IMAM-Ro.43 catapultato dall'incrociatore "Bolzano" - Questo agile idrovolante presente all'inizio della guerra con 112 esemplari, volava a 300 Km/h, era armato con 2 mitragliatrici cal 7,7 ed aveva un'autonomia di 1500 Km.

La n.p.a. "Ark Royal" di 26000 tonn., 30 nodi di velocità, 16 mitragliere da 114 mm., 48 da 40, 32 da 12,7, capacità 72 aerei fra ricognitori, caccia, aerosiluranti, venne più volte attaccata e colpita da aerei italiani.

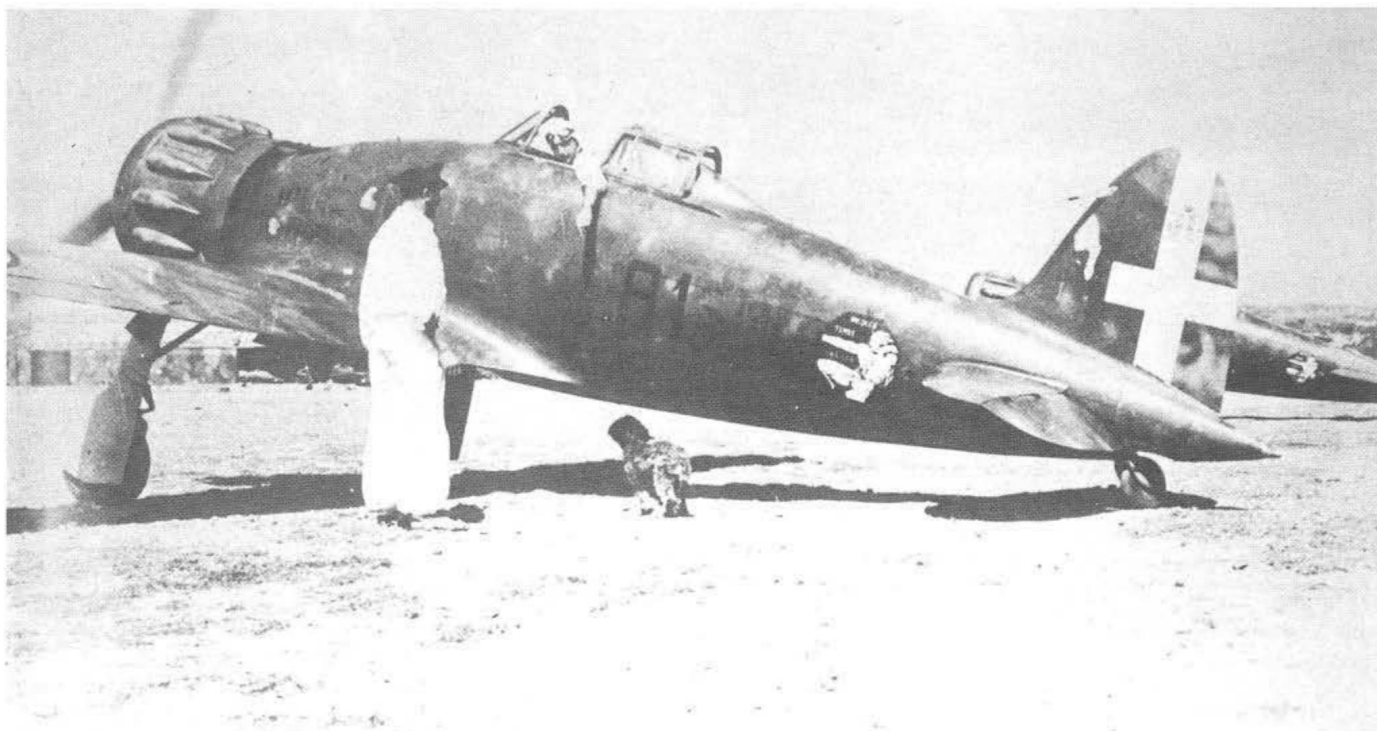




Pattuglie di bombardieri SM.79 dell'8° Stormo BT./28° Gruppo - 10^a Sqd. (Cap. A. Baisi). Il reparto partecipò a missioni sulla Corsica nel primo periodo del conflitto e poi ad attacchi contro la flotta inglese nel Mediterraneo occidentale.

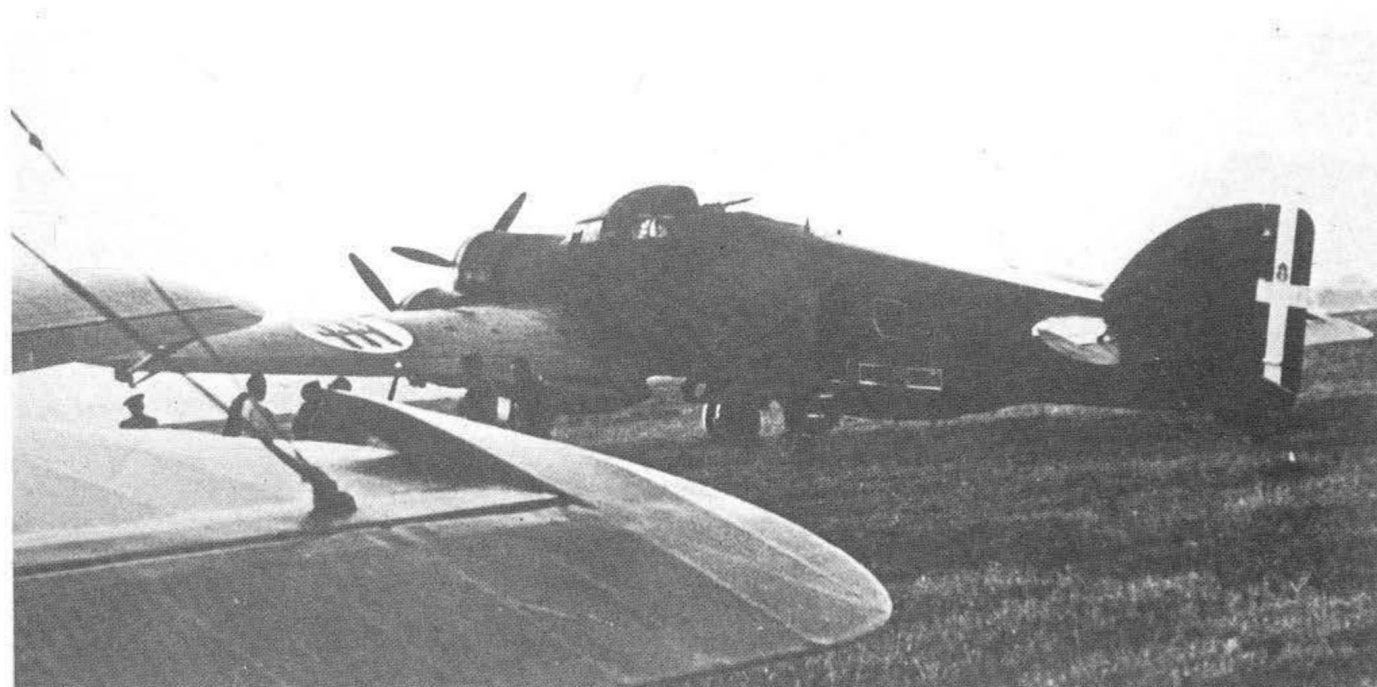
La Principessa di Savoia in uniforme di infermiera volontaria della CRI scende dalla nave ospedale "California" su cui prestava servizio durante la guerra.





Un pilota della 81^a Sqd. (Cap. G. Giacomelli) del 6^o Gruppo aut. CT. in decollo da Catania. Si tratta di uno dei primi caccia italiani MC.200 dotato di un impianto sperimentale di radio rice-trasmittente.

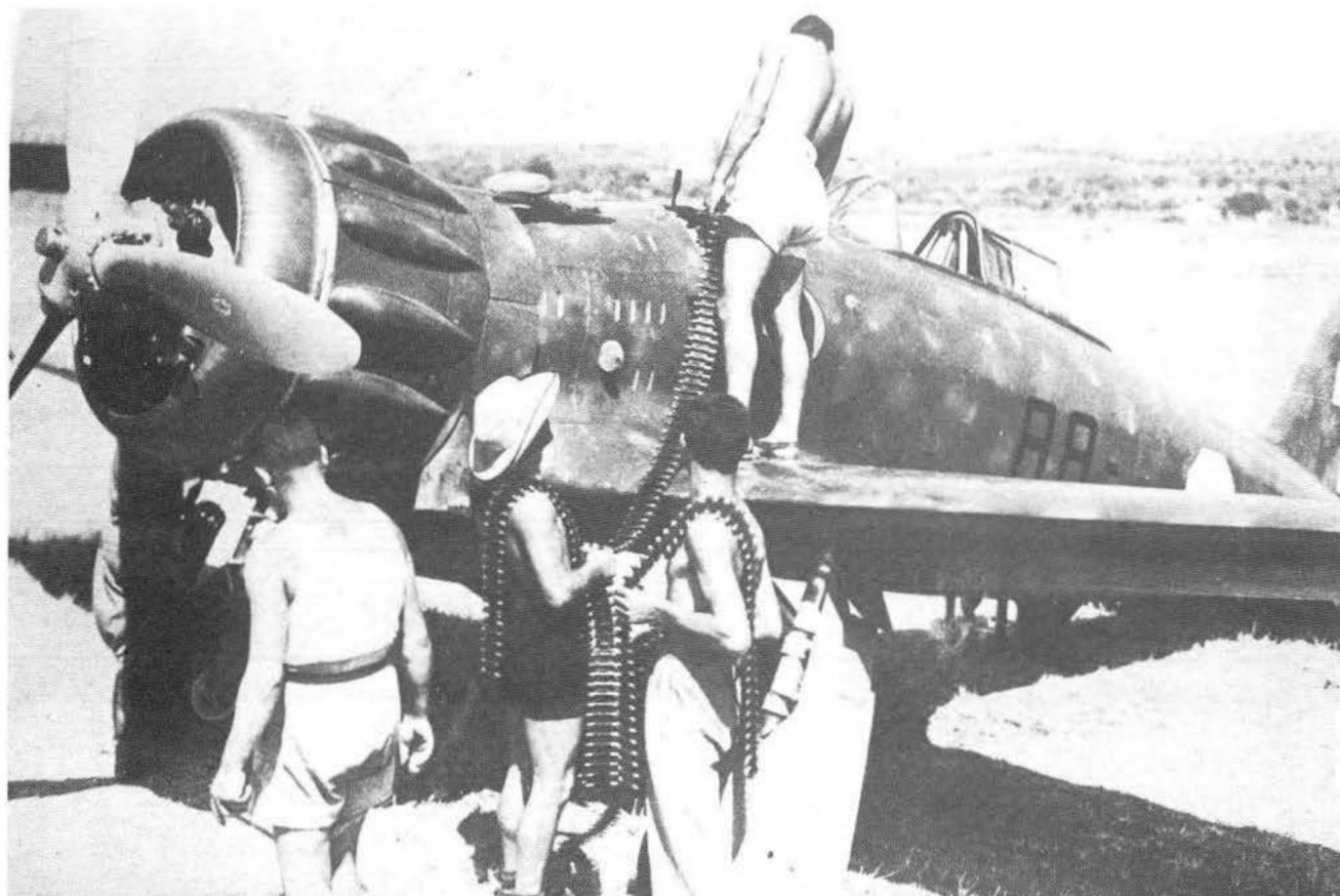
SM.79 del 9^o Stormo BT (Col. M. Aramu) in partenza da Viterbo per la Libia per appoggiare la prossima offensiva del Maresciallo Graziani. Il velivolo appartiene al 29^o Gruppo (Ten. Col. G. Grandjacquet) che cadrà in combattimento col suo comandante nel dicembre 1940.





Palermo - Boccadifalco - Piloti del 17° Gruppo CT distaccati a protezione della città e dei convogli diretti in Libia. Da sin. S.Ten. Perrozzi, Ten. Ligugnana, S.Ten. Chellini, Cap. Di Bernardo (Com.te 72^a Sqd.), M.llo Mascellani, S.Ten. Curcio. (Collezione V. Lana)

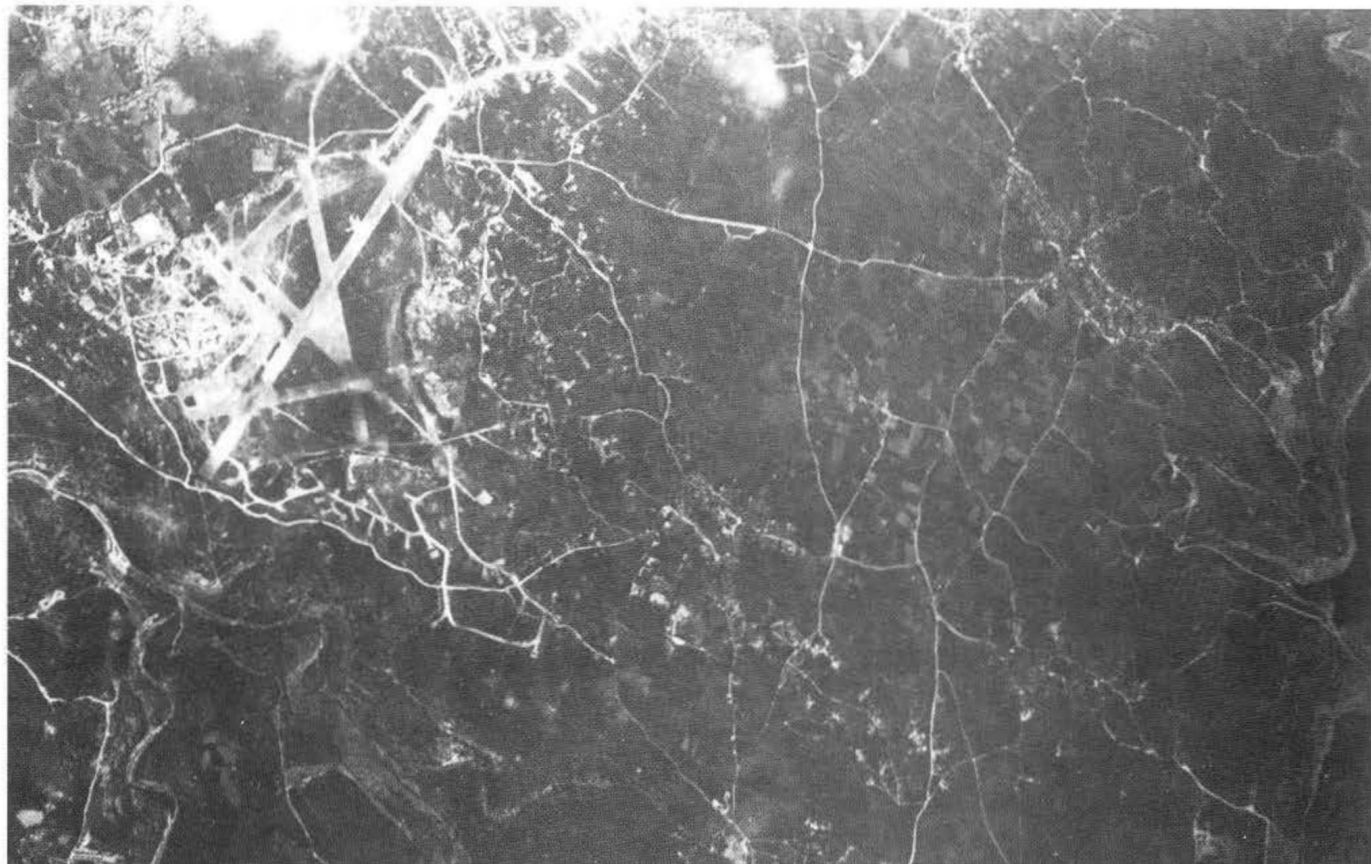
Si caricano i lunghi nastri per le SAFAT cal. 12,7 di un MC.200 del 6° Gruppo Aut.CT - La 79^a Sqd. del reparto era comandata dal Cap. D. Camarda. Dopo i primi "Gladiator" i piloti italiani incontrarono ben presto su Malta i temibili "Hurricane".



Il Gen. D.A. Vincenzo Velardi comandante la 1^a Div. Aerea "Aquila" dell'Aviazione della Sicilia, da cui dipendevano il 1° Stormo CT (Ten. Col. Mario Piccinni) col 17° Gruppo (Magg. B. Brambilla), 157° (Magg. G. Nobili) e il citato 6° Gruppo.



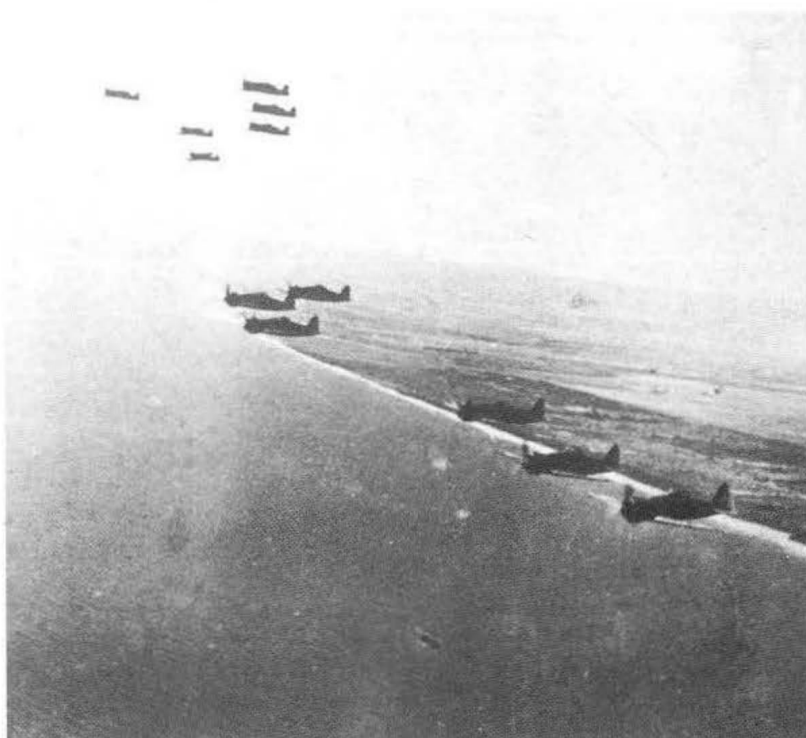
L'importante aeroporto maltese di Mikabba con le sue 4 piste multidirezionali in cemento, i raccordi di servizio, le bretelle di rullaggio e la grande dispersal aerea con decine di piazzole protette e mimetizzate.

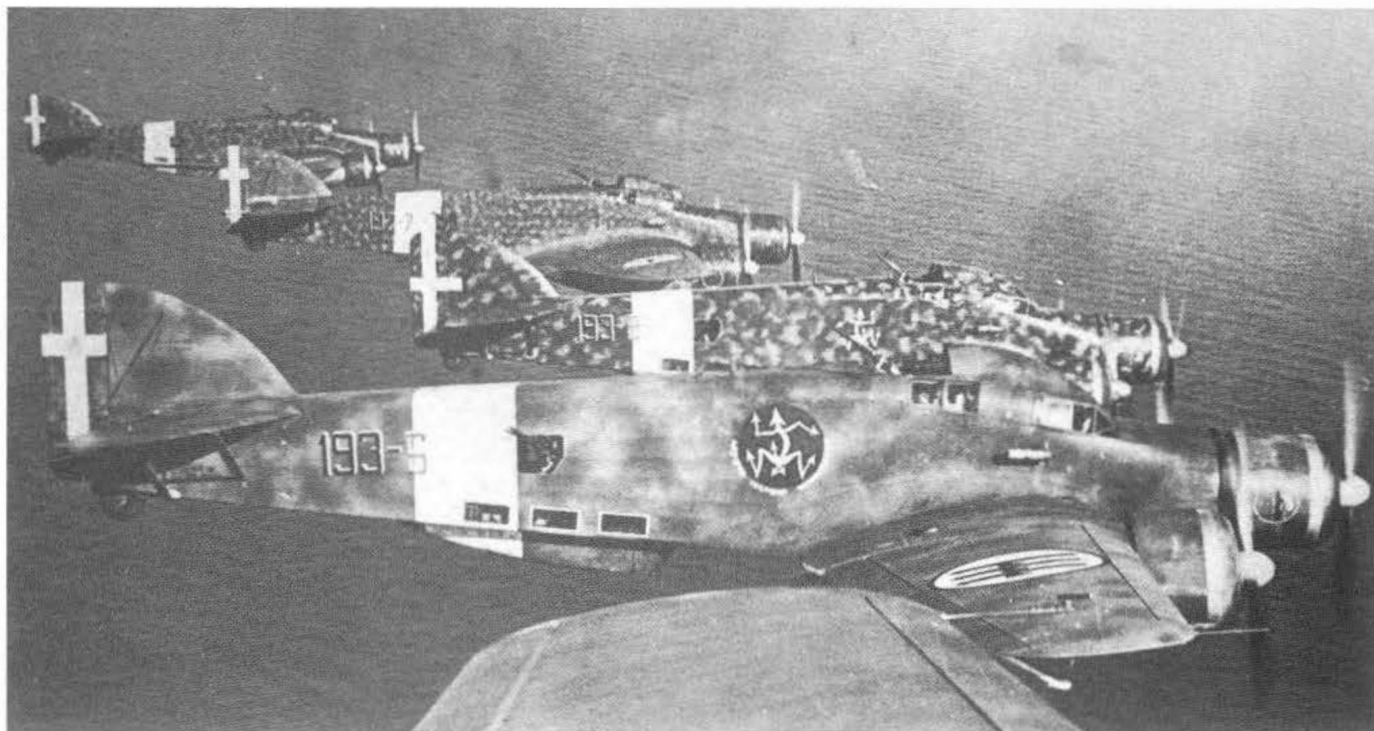




Un CR.42 del 1° Stormo CT in sosta tecnica sull'aeroporto di Pantelleria. L'importante base aerea di Pantelleria veniva frequentemente usata per i voli di trasferimento in Libia, per le scorte navali e come campo trampolino per missioni.

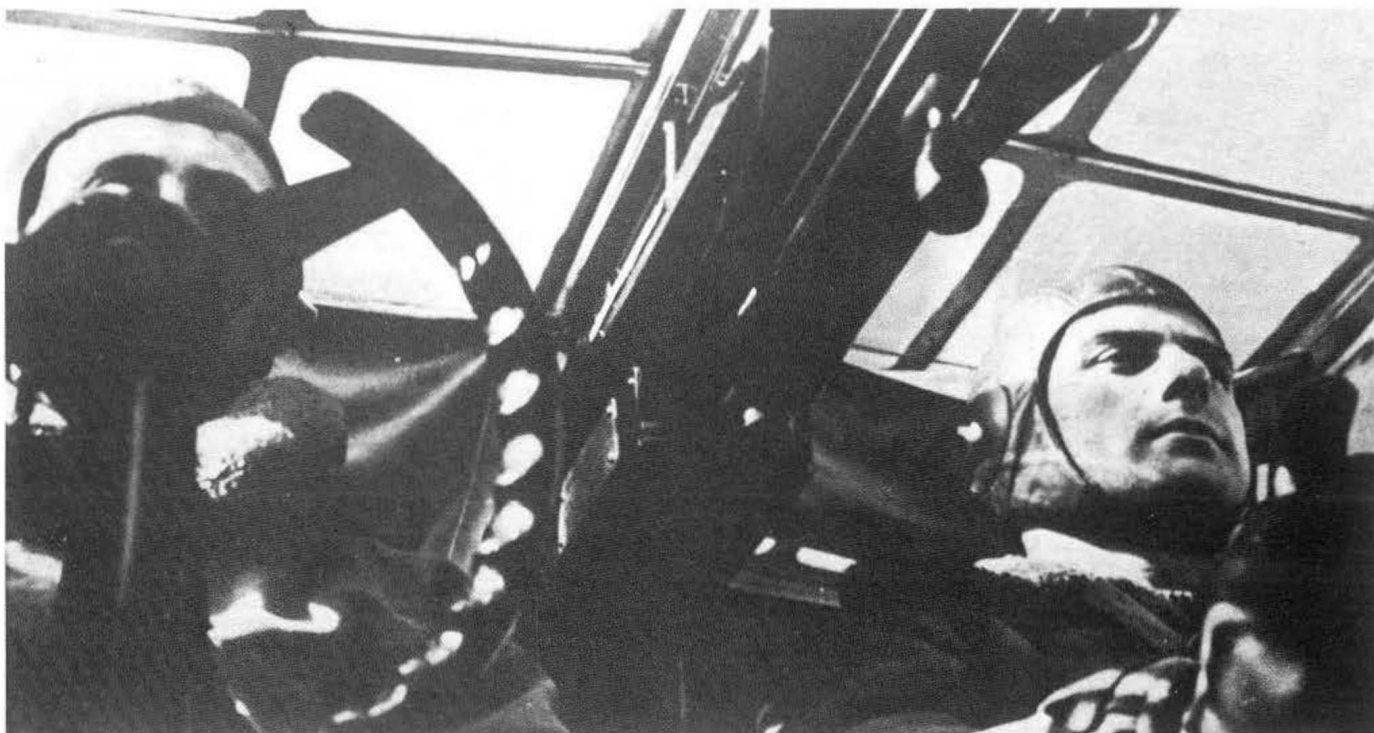
In serrate pattuglie di tre, i MC.200 del 6° Gruppo CT lasciano il litorale siciliano per una missione offensiva su Malta che assorbirà sempre più uomini e aeroplani provocando gravi perdite ai reparti.

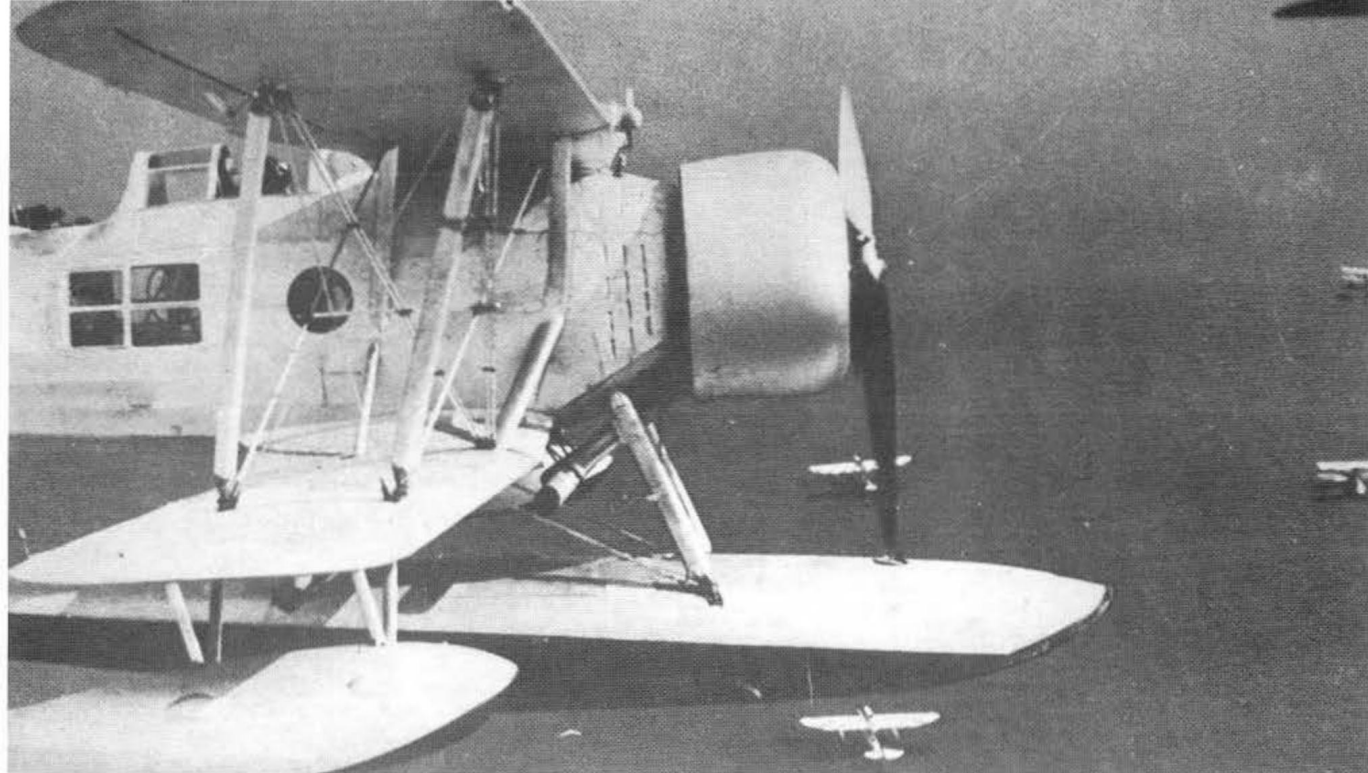




Trimotori SM.79 del 30° Stormo BT (Col. Antonio Serra) in volo di guerra. I velivoli appartengono al 37° Gruppo (Ten. Col. V. Tabocchini) 193^a Sqd. (Cap. S. Crosara) di base a Sciacca.

I piloti di un trimotore SM.81 della R.A., in volo per una missione di guerra. All'inizio del conflitto, il SM.81 ormai superato da tempo, equipaggiava 4 Stormi e 6 Gruppi BT per un totale di 240 esemplari.





Un biplano da ricognizione Ro.43 imbarcato sulle GG.NN. sorvola il Mar Piccolo a Taranto. Si vedono alla fonda idrovolanti Cant.501 e Ro.43 - Aveva a bordo pilota della R.A. e osservatore della R.M.

Per integrare più efficacemente il bombardamento in quota, la R.A. acquistava sollecitamente in Germania un centinaio di Stukas Ju.87 che equipaggiavano inizialmente il 96° Gruppo B e T. che aveva radiato gli inutili SM.85.





Piloti di Ju.87 del 96° Gruppo BT (Magg. E. Ercolani) studiano la carta di navigazione prima di una missione offensiva. Lo Stuka si dimostrò ben presto un preciso e micidiale velivolo da bombardamento, capace di infliggere duri colpi alle navi inglesi.

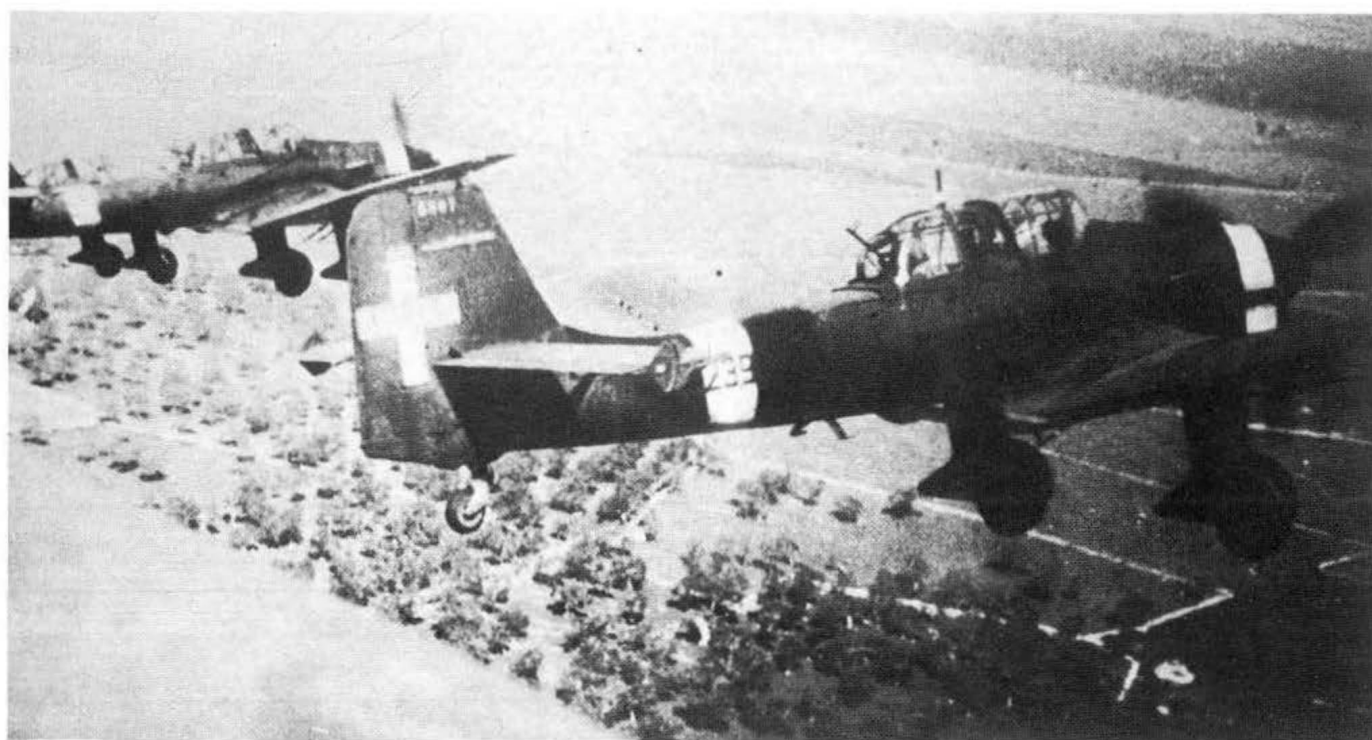
Comiso - Una bomba di modello italiano sul carrello di trasporto sta per essere agganciata ad uno Ju.87 del 96° Gruppo BT 6Sqd. 236^a/237^a) assegnato agli attacchi contro obiettivi di Malta.

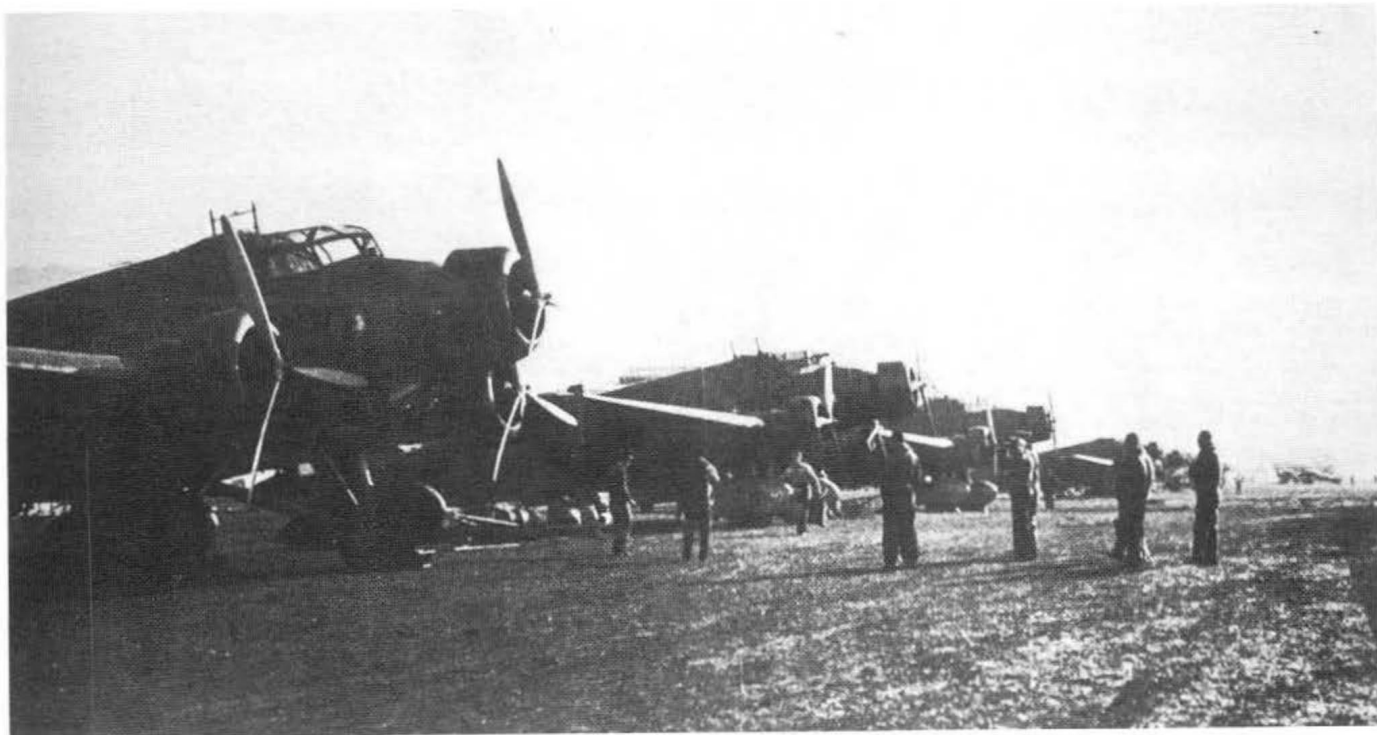




Nel novembre 1940 veniva costituito il 97° Gruppo BaT. (Ten. Col. A. Moscatelli) con le sqd.238ª/239ª - Una scuola per piloti e specialisti destinati ai Ju.87 era stata costituita sul campo di Lonate Pozzolo (Nucleo Add. Tiro a Tuffo - NATAT).

Ju.87 della 239ª Sqd. (Ten. G. Cenni) in volo verso Malta. Il 28 novembre vennero efficacemente attaccate unità navali inglesi a sud dell'isola di Gozo. La scorta al 97° Gruppo venne fornita dal 23° Gruppo CT (Magg. T. Falconi).

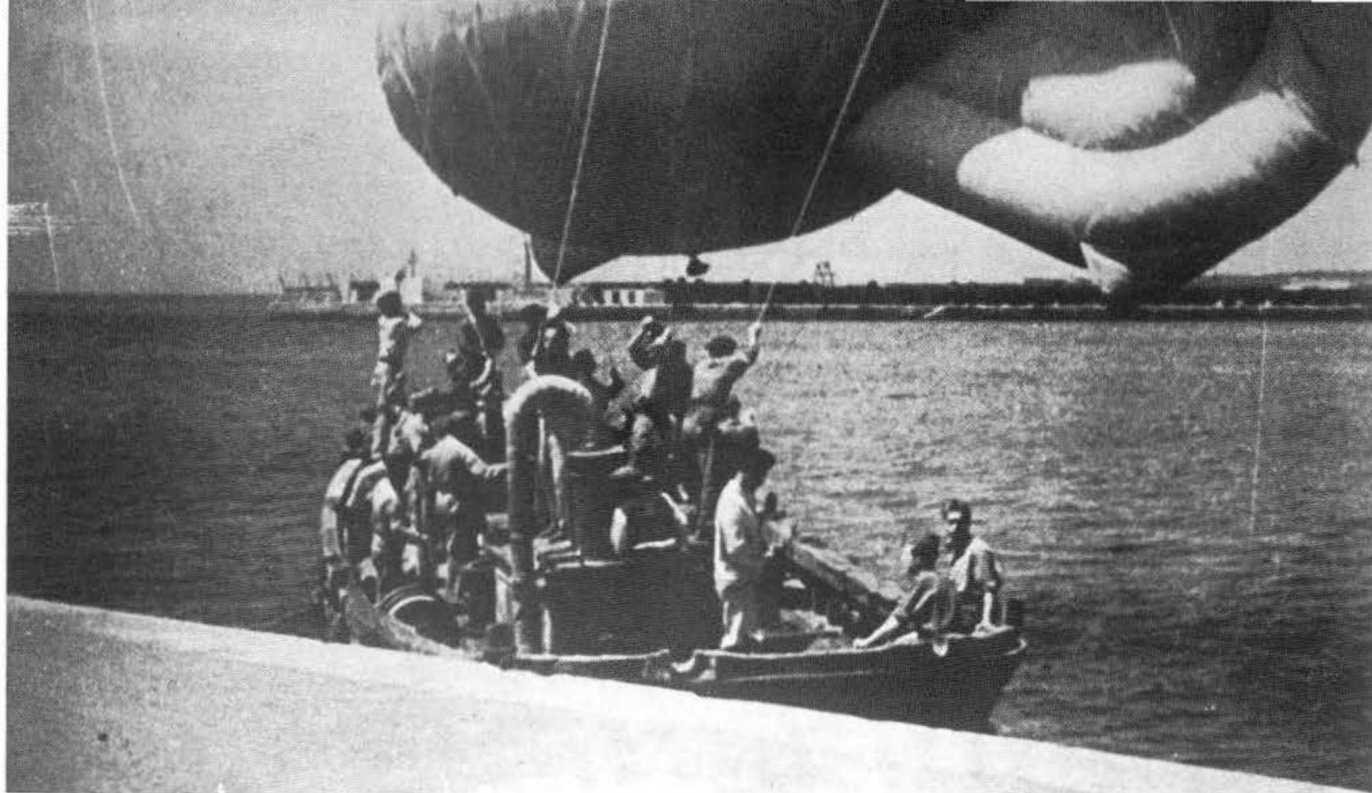




Schieramento di SM.81 del 38° Stormo BT, dislocato fra le Puglie e l'Albania. Questi trimotori parteciparono alla fase iniziale della guerra nel Mediterraneo bombardando la M.F. nella battaglia di Punta Stilo.

Un caccia Fiat CR.42 si appresta a decollare per una missione di scorta bombardieri su Malta. Nel mese di settembre la Caccia della Sicilia venne rinforzata con l'arrivo del 23° Gruppo CT (Sqd. 70^a/74^a/75^a) dotato di caccia CR.42.

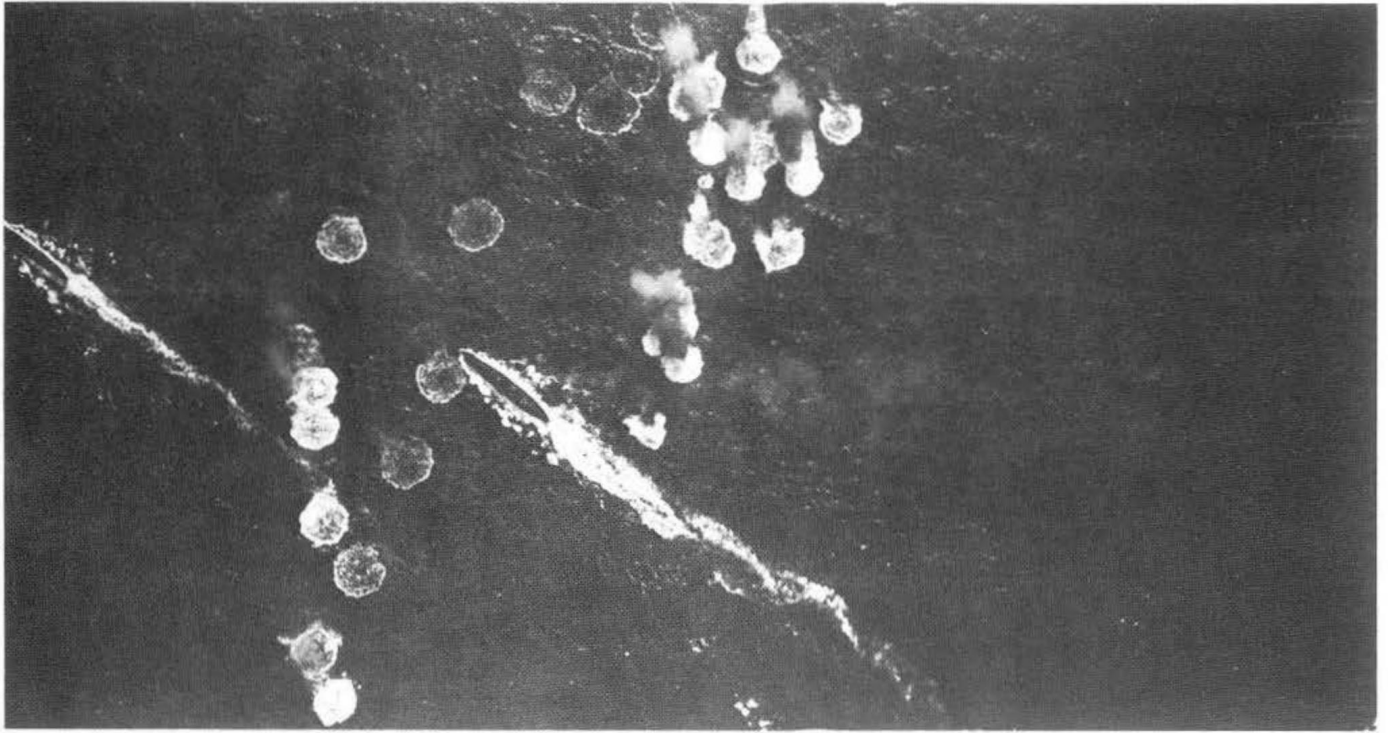




Un pallone di sbarramento aereo della rada di Augusta viene portato in linea da marinai della base navale. La tecnica di sbarramento con palloni ancorati non era molto diffusa in Italia come difesa passiva antierea.

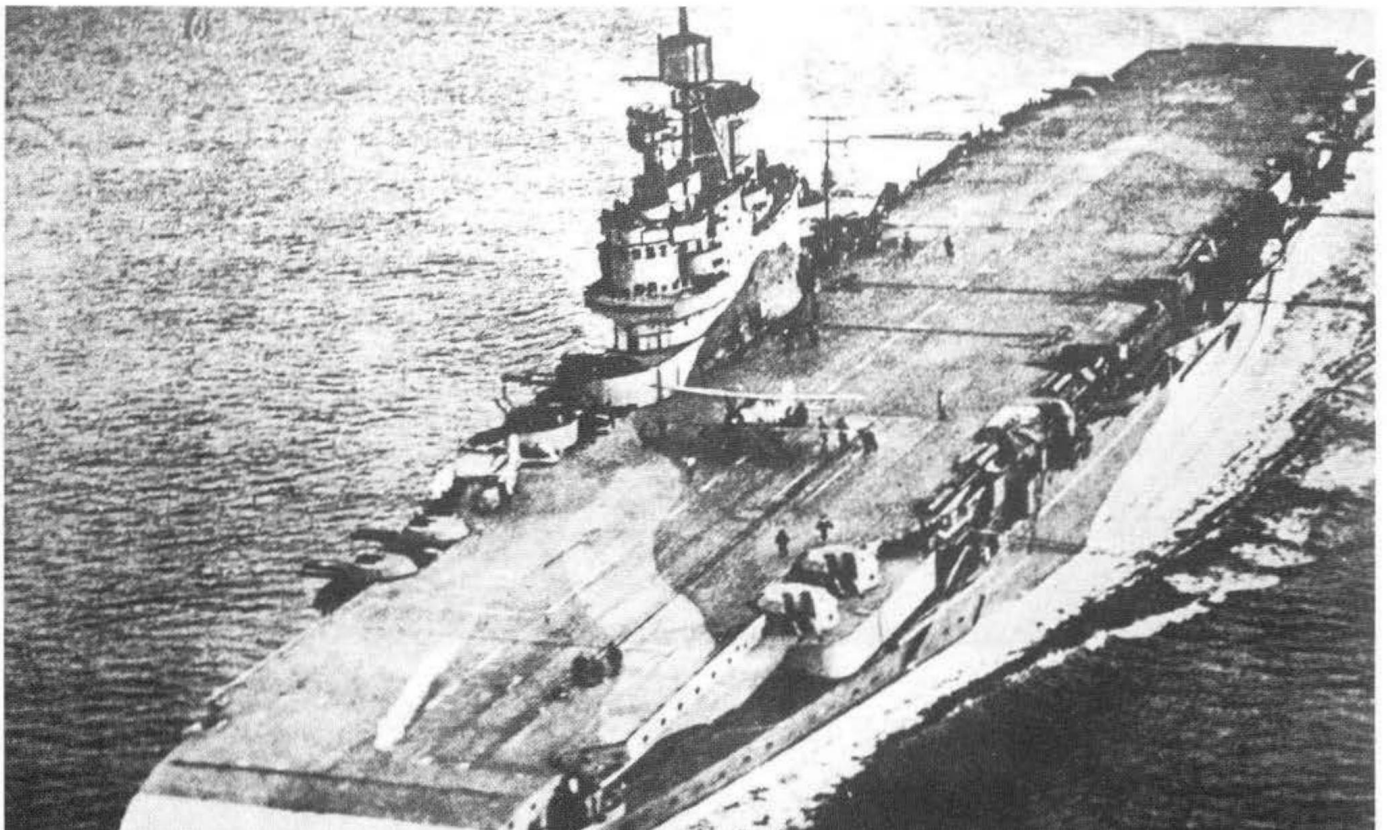
Festose accoglienze all'equipaggio di un bombardiere al rientro di una missione offensiva contro la flotta inglese. Nell'estate del 1940 entravano in servizio nella R.A. i primi reparti di aerosiluranti.





La "Barham" nave ammiraglia della Force H - sotto il bombardamento dei trimotori del 32° Stormo BT (Col. L. Gallo) - a sinistra s'intravede la n.p.a. "Ark Royal". La Force H s'incontrò nel Canale di Sicilia con la M.F. proveniente da Alessandria cui doveva consegnare la n.p.a. "Illustrious".

La n.p.a. "Illustrious" di 28700 tonn., velocità 31 nodi, 36 aerei imbarcati. Nel rientrare ad Alessandria la M.F. distaccò la portaerei per attaccare con bombardieri e aerosiluranti la squadra navale italiana a Taranto secondo un piano preparato da lungo tempo (Operazione Judgement).



Biplani Fairey "Swordfish" sorvolano l'"Ark Royal". Questo antiquato aerosilurante con 3 persone a bordo, velocità Km/h 220, autonomia Km. 880 attaccò la squadra navale italiana a Taranto "decapitandola" con l'affondamento di tre corazzate. Il piano "Judgement" (Giudizio) ebbe pieno successo.



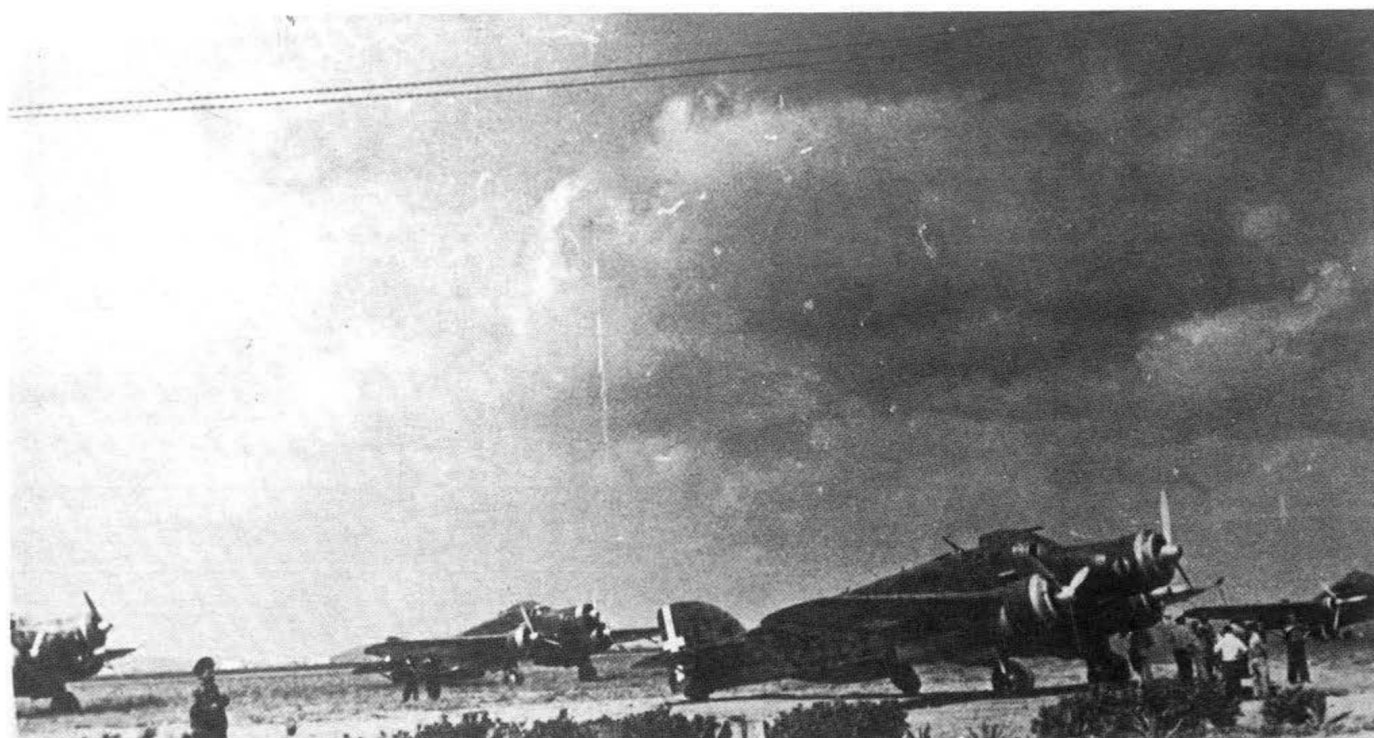
La "Littorio" semiaffondata a Taranto col suo Ro.43 rovesciato verticalmente. La "Cavour" venne recuperata dopo 8 mesi di lavoro, ma non rientrò più in squadra, la "Duilio" venne ripristinata dopo 6 mesi, la "Littorio" in 4 mesi. Fu un colpo terribile per la Marina italiana. (Foto U.S./M.M.)





Uno "Swordfish" abbattuto e recuperato dopo l'attacco di Taranto del giorno 11 novembre 1940. La foto permette di apprezzare l'arcaica costruzione del velivolo progettato sin dal 1934 che però rese preziosi servizi alla Royal Navy.

Il 9° Stormo BT di rinforzo in Africa settentrionale. Proveniente dalla 3^a Squadra Aerea il reparto venne dislocato a Gambut col 29° Gruppo e a Martuba col 26° e messo a disposizione del comando settore Est (Gen. D.A. Silvestri).



Convogli in navigazione verso la Libia. Nel 2° semestre del 1940 vennero inviati in Africa settentrionale 30000 uomini, 304000 tonn. di materiali. Le perdite furono insignificanti, gli attacchi nemici circoscritti a interventi di pochi sommergibili e aerei.



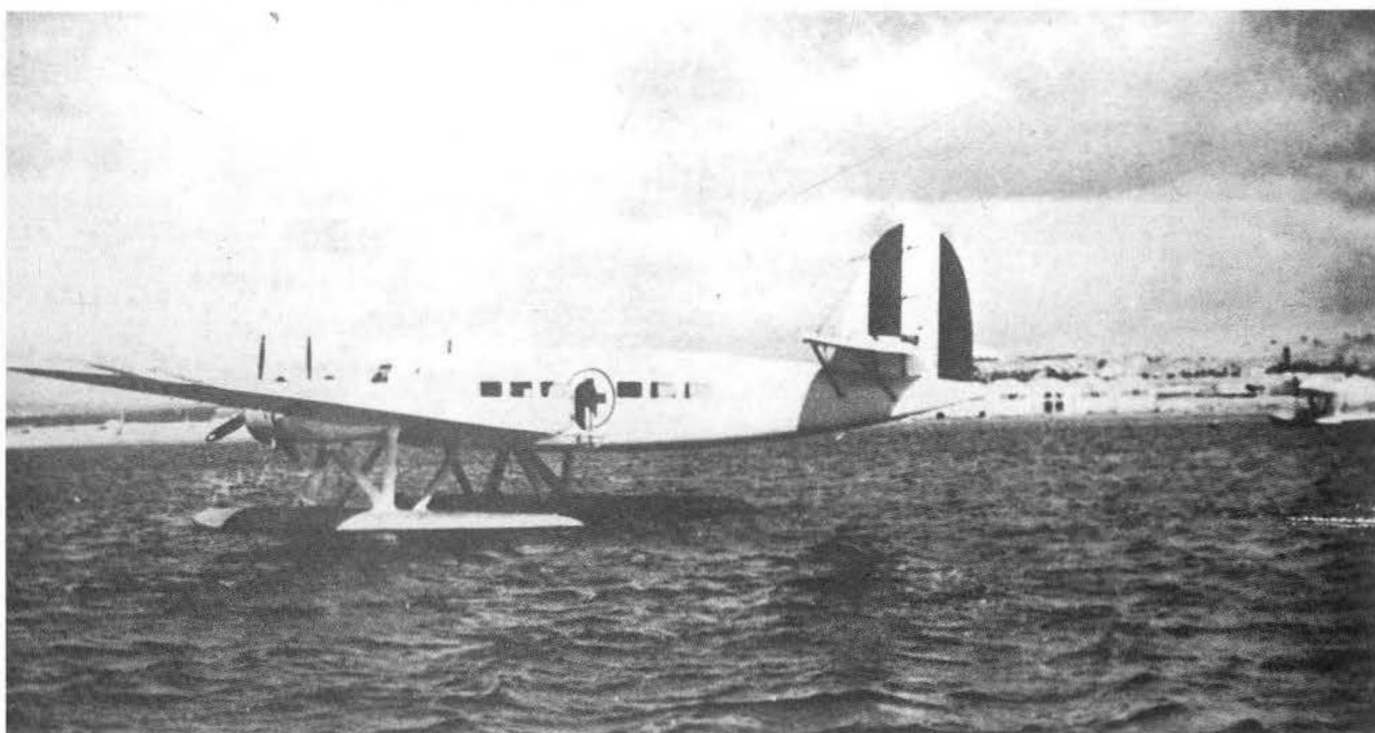
Specialisti controllano il motore Fiat A.74RC38 di un Macchi 200 "Saetta" della seconda versione costruttiva entrata in servizio nell'autunno del 1940. Il velivolo "Macchi" venne gradualmente migliorato per renderlo sempre più sicuro.





Un velivolo del soccorso in mare avvista un battellino pneumatico con l'equipaggio di un aereo abbattuto. L'importante servizio venne espletato da trimotori SIAI-S.66 e Cant.506 articolati in sezioni di soccorso periferiche.

Un Cant.506 del soccorso aereo alla fonda nel porto di Mandracchio a Rodi. Non di rado i velivoli contrassegnati da simboli internazionali della Croce Rossa vennero attaccati da aerei della R.A.F.





Rodi - Il governatore generale del Dodecanneso De Vecchi di Val Cismon decora di una medaglia al v.m. un aviere dell'Aviazione dell'Egeo. Sul finire del 1940 De Vecchi venne sostituito dal Gen. Ettore Bastico.

Un CR.32 del 3° Gruppo CT (Ten. Col. R. Cozzi) ripreso sul campo di Monserrato in Sardegna. A questo tipo di caccia era affidata la protezione dell'isola da eventuali attacchi nemici. Un compito molto difficile da espletare per le modeste caratteristiche tecniche e belliche del velivolo.

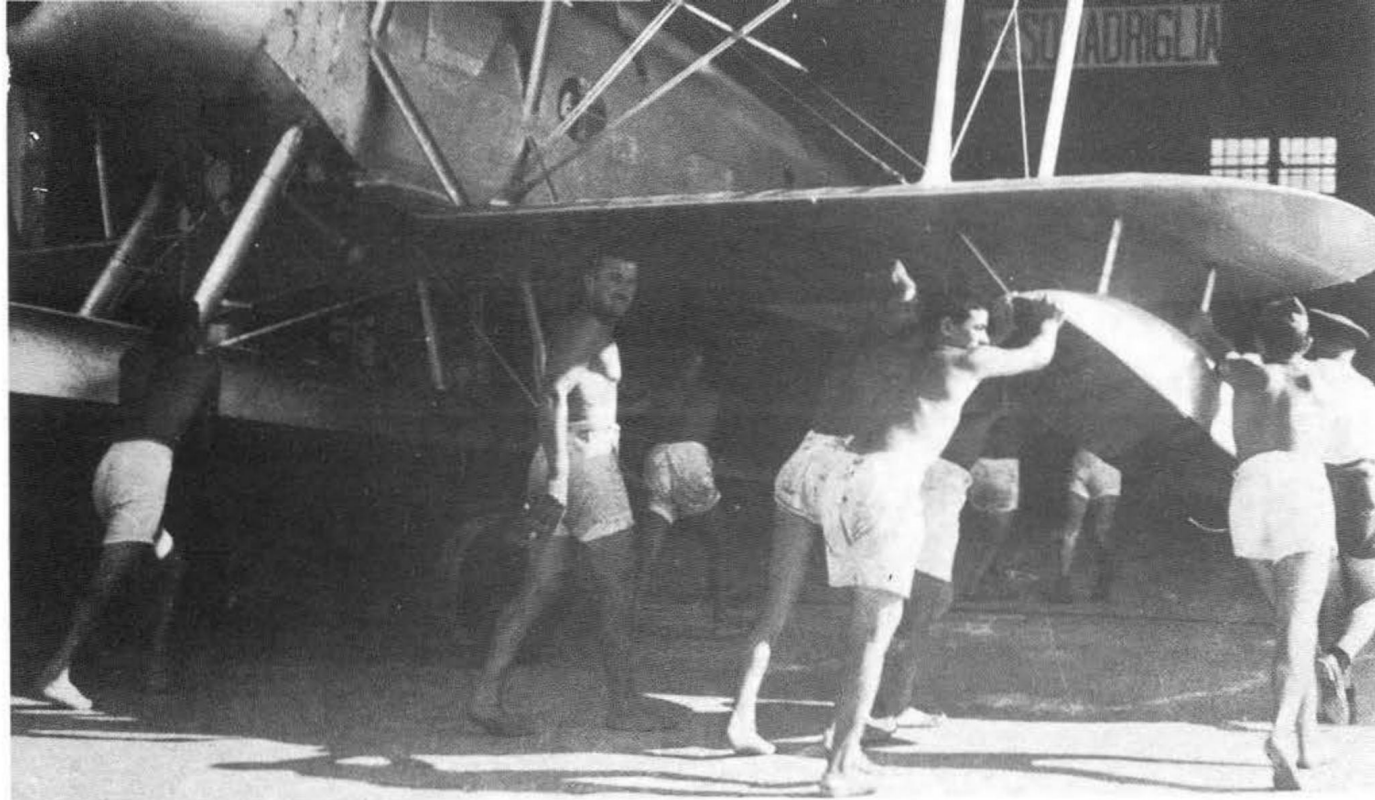




Partenza su allarme di un CR.42 dell'Aviazione dell'Egeo. Scarsamente ridotta come organici all'inizio del conflitto (39° Stormo BT e Sqd. Caccia 161^a e 163^a) l'aviazione del Dodecanneso venne gradualmente potenziata nei mesi successivi con l'assegnazione di nuovi reparti e più efficiente materiale di volo.

Il Gen. B.A. Umberto Cappa comandante dell'Aeronautica Egeo nel giugno 1940. La ricognizione marittima disponeva delle Sqd. 147^a e 185^a con Cant.501/-506, il bombardamento dei SM.81 e la Caccia di CR.32 e Ro.44.

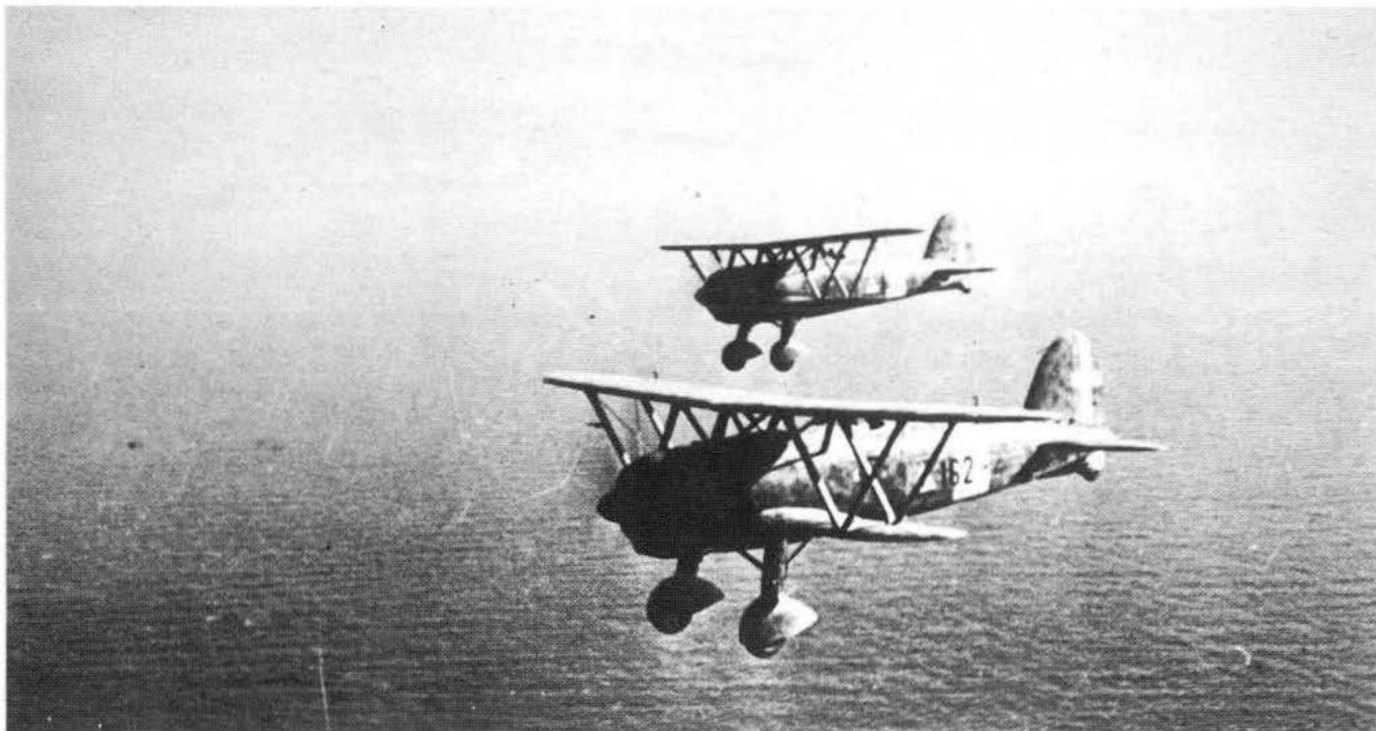




Un biplano da caccia IMAM-Ro.44 che equipaggiava la 161^a Sqd. CM di Lero. Monoposto con velocità di Km/h 320, 2 SAFAT sincronizzate cal. 12,7, tangenza m. 7000 e autonomia di 1200 Km.; aveva modeste qualità belliche.

Giovani piloti della caccia marittima assegnati alla 162^o Sqd. di stanza a Lero (Dodecanneso) a difesa della base navale. La Regia Marina aveva in Egeo una importante organizzazione difensiva, tecnica-logistica con 2 CCTT, 4 Torp., 8 smg., 15 MAS, 5 navi ausiliarie.





Convertita più tardi alla caccia terrestre, la 162^a Sqd. ottiene in assegnazione il Fiat CR.42 che rimarrà di stanza in Egeo sino all'armistizio. Una coppia di caccia in volo di sorveglianza fra le isole italiane del Dodecaneso.

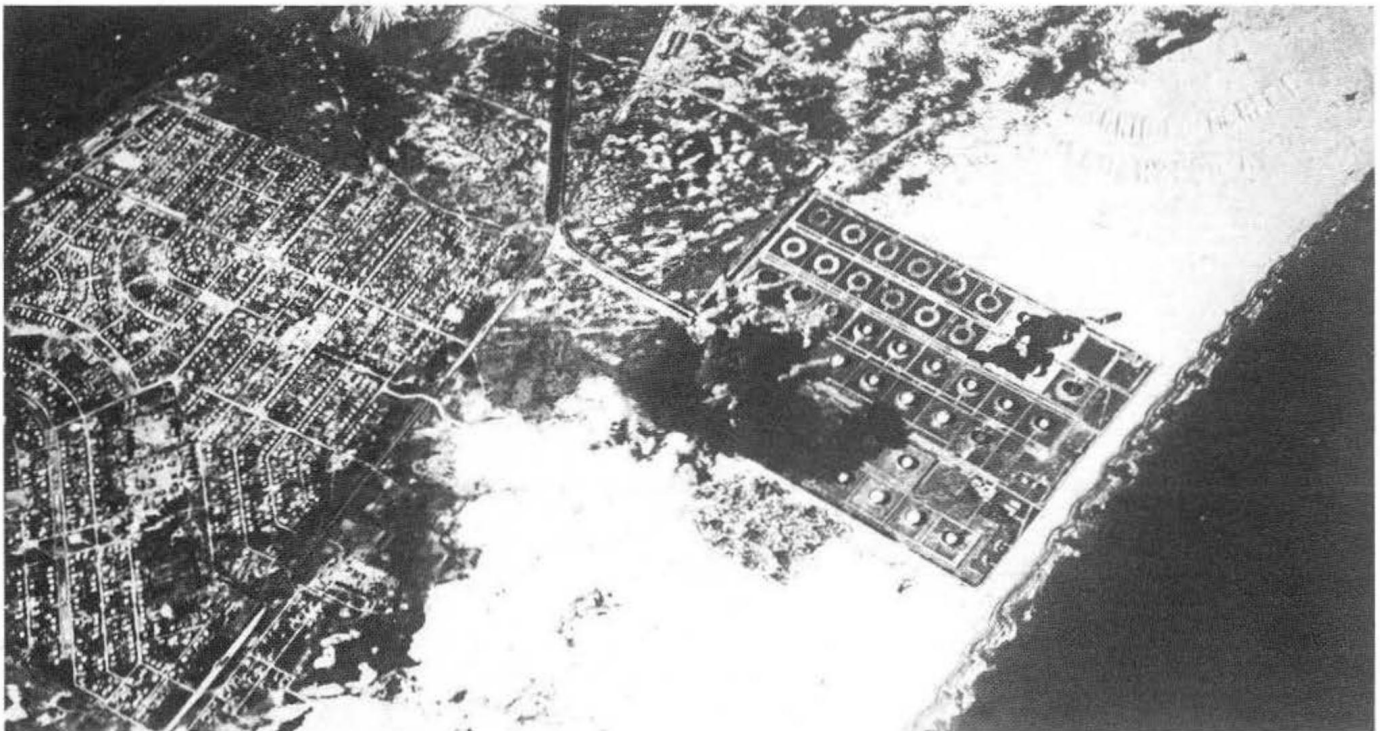
Un SM.82 siglato K del tipo da bombardamento per missioni a lungo raggio d'azione viene preparato e controllato dagli specialisti. Questo aereo al comando del Magg. G.B. Lucchini venne abbattuto il 20 agosto nei pressi di Gibilterra da un caccia della R.A.F. - Non ci furono superstiti.

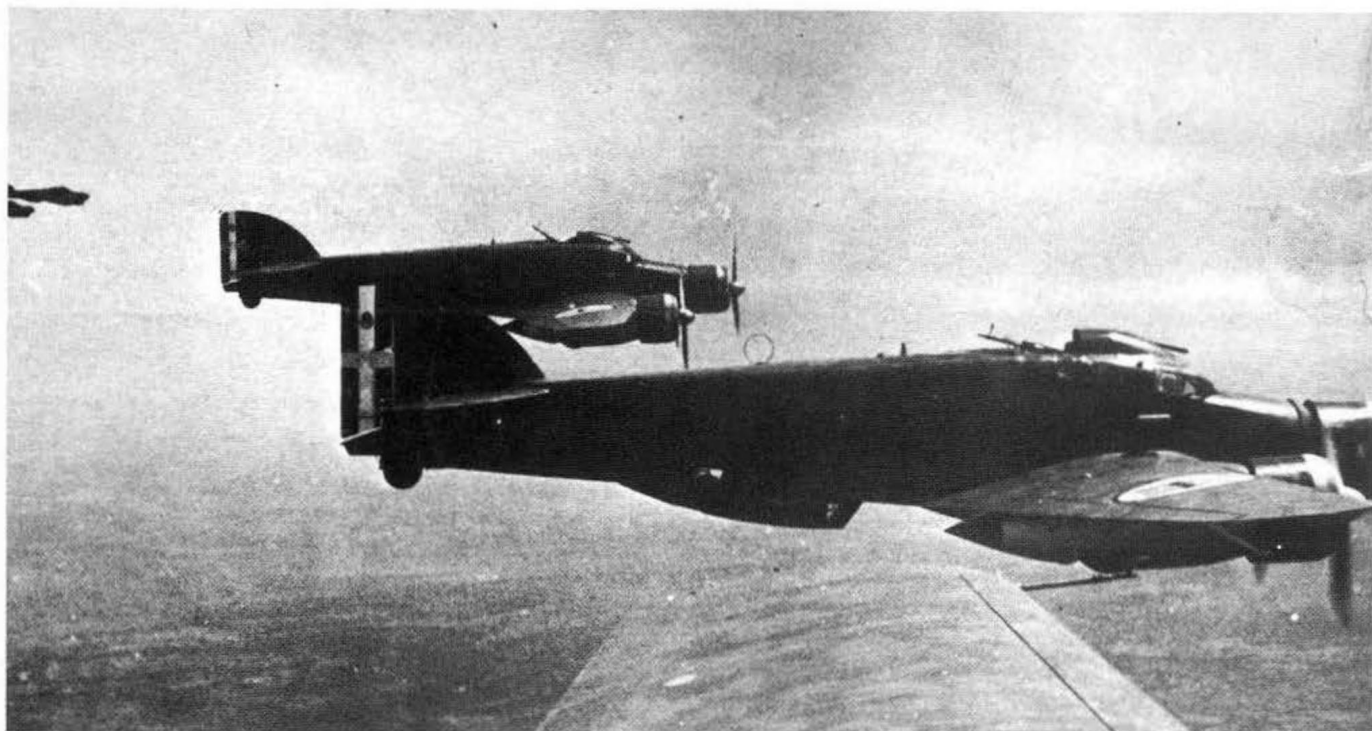




Veduta aerea di Gibilterra dal territorio spagnolo. La piazzaforte nemica venne raggiunta più volte dai trimotori SM.82 da bombardamento in 12 ore di volo - pure in numero limitato queste incursioni causarono apprensioni ed allarmi nei comandi inglesi.

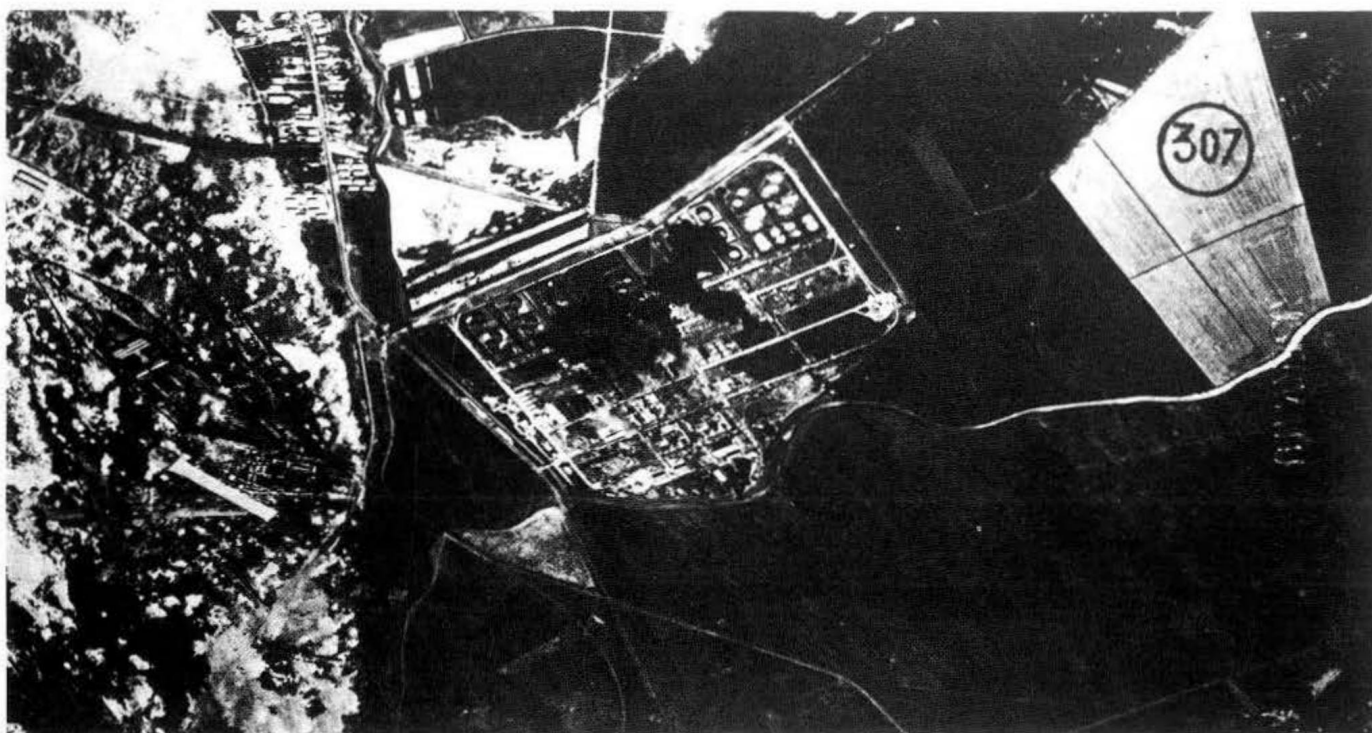
Le raffinerie di petrolio della British Ltd. di Haifa colpite dai SM.79 del 41° Gruppo Aut. da BT (Magg. G. Raina) - Si notano le esplosioni e il fumo degli incendi. Memorabile fu l'attacco alle isole Barhein nel Golfo Persico raggiunte dopo 15,30 ore di volo e 4200 km. percorsi.





Nel mese di luglio venne inviato di rinforzo in Egeo il 12° Stormo BT ed il 41° Gruppo passò dal Magg. E. Muti al Comandante G. Raina. L'altro Gruppo dello Stormo - il 42° - rimase al comando del Magg. A. Nicoletti. Forza totale dell'aviazione Egeo 63 bombardieri e 31 caccia.

Nuovo attacco alle raffinerie Shell di Haifa del 21 settembre, centrate da 84 bombe da 50 Kg. - Si nota sulla destra l'aeroporto munito di 4 piste in cemento. La presenza di SM.79 e SM.82 potenziò notevolmente l'aviazione dell'Egeo sotto l'aspetto tecnico.



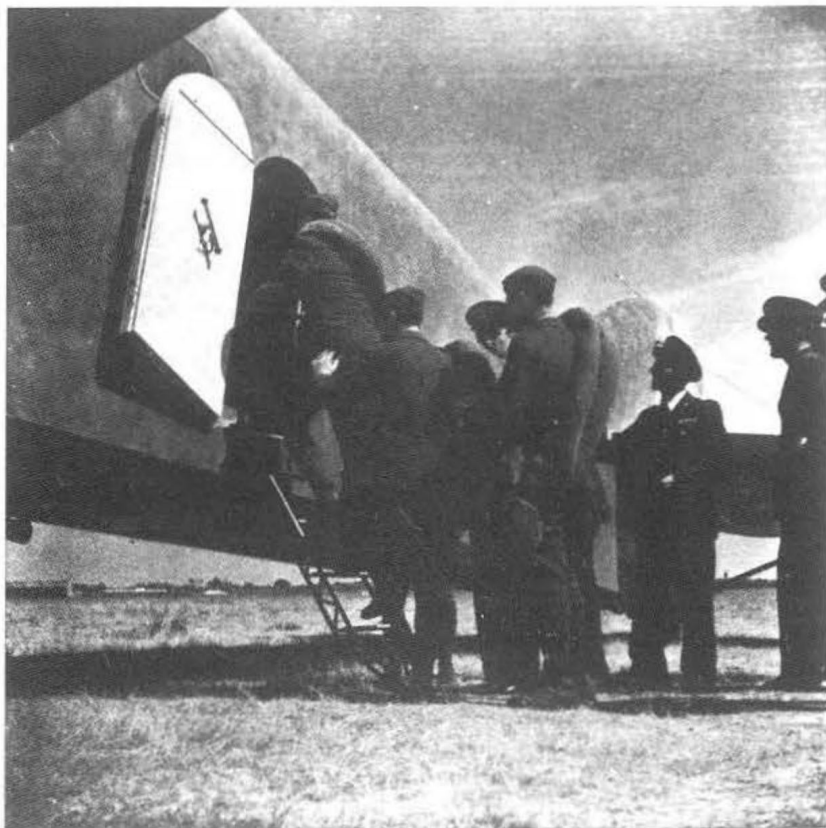


Uno "Swordfish" catturato intatto sul campo di Gadurrà a Rodi. Il possedimento italiano dell'Egeo pur avendo per la sua posizione geografica una straordinaria importanza strategica del Mediterraneo orientale, venne ingiustificatamente trascurato dallo Stato Maggiore Generale.

L'aeroporto di Nicosia colpito di precisione dai bombardieri della 204^a Sqd. (Cap. B. De Stefano) 41° Gruppo BT. Si notano le piste pluridirezionali, la vasta superficie del campo e le piazzole di decentramento della dispersal area.



Imbarco di specialisti su un plurimotore da trasporto del SAS diretto in Egeo. Alla fine del 1940 l'aviazione dell'Egeo aveva subito una diminuzione organica e si articolava su 6 Sqd. da BT. e 2 da caccia (CT/CM) con 37 bombardieri e 30 caccia.



La Guerra in Africa Settentrionale

(Ciclo operativo - 10.6.1940 / 15.2.1941)

Lo scacchiere operativo della Libia, che per la sua importanza strategica, geografica, politica, militare rivestiva una eccezionale posizione di preminente partecipazione nel piano generale strategico italiano, aveva ricevuto sin dal 1936 notevoli cure e profonde attenzioni da parte dello SMG per accrescerne sia l'importanza militare che la sua capacità d'azione, considerando oggettivamente che la Libia rappresentava in quel momento l'unico settore in cui venivano a trovarsi in diretto contrasto e contatto gli interessi contrapposti e vitali dell'Italia e dell'Inghilterra, nazioni ugualmente interessate e impegnate nell'affermazione politica, strategica ed egemonica nel Mediterraneo, considerato da sempre un teatro di vitale importanza strategica ed economica per entrambi: per l'Italia, a seguito della conquista dell'Impero dell'AOI e per l'Inghilterra, come tratto importante e vitale del «Cordone ombelicale» della cosiddetta «rotta imperiale» che univa la Gran Bretagna all'India attraverso Gibilterra, Malta, Suez, Aden.

La Libia, considerata da Badoglio come tappa importante della sua carriera nella doppia carica di Governatore Generale della colonia e nel contempo di Capo di SMG delle FF.AA., non aveva però ricevuto, prima dell'avvento del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo alla carica di Governatore Generale e di Comandante Superiore le FF.AA. dell'A.S.I., sufficiente attenzione sotto l'aspetto militare e strategico e fu solo fra il 1935/39 che la «Quarta Sponda» iniziò a ricevere notevoli rinforzi di uomini e mezzi e imponenti incrementi di riserve strategiche in munizioni, carburante, materiali militari, oltre la costruzione di infrastrutture necessarie al mantenimento logistico e operativo per la gestione di un esercito basato su un organico presunto di 500.000 uomini, necessario nel disegno strategico dello Stato Maggiore Generale a fronteggiare fra est ed ovest la potenziale e duplice

minaccia rappresentata ai confini con l'Egitto e la Tunisia, rispettivamente dall'Inghilterra e dalla Francia.

L'opera più importante anche sotto l'aspetto militare, realizzata in Libia sin dal 1937 per migliorare le comunicazioni e la viabilità, era la lunghissima arteria stradale litoranea lunga 1822 km e larga 7, corrente dal confine tunisino a quello egiziano e denominata «Balbia», dal nome del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo che volle realizzarla, e che si rivelò di straordinaria importanza strategica, logistica e militare per tutta la durata della guerra in Africa Settentrionale. L'ordinamento militare per la Libia approvato con RDL n. 2016 del 12.9.1935, modificato il 12.4.1937 con l'istituzione del Comando Superiore FF.AA. della A.S.I. da cui dipendevano tutte le FF.AA. del R.E., R.M. e R.A. dislocate sul territorio e acque territoriali della Libia, stabiliva la permanenza in Libia di G.U. metropolitane in aggiunta ai normali reparti del R.C.T.C. (Regio Corpo Truppe Coloniali) ivi dislocati e comprendenti Btg. e gruppi di artiglieria libici e truppe del Sahara libico per un totale di circa 80.000 uomini, cui era da aggiungere la costituzione, avvenuta sin dal 1938, di una Scuola Paracadutisti libici sull'aeroporto di Castel Benitò.

Il potenziamento della Libia venne attuato gradualmente con la costituzione e l'invio di 2 nuovi Corpi d'Armata (XX e XXI), con la costruzione di opere e di zone fortificate difensive al confine tunisino (Zuara e Nalut) e a quello egiziano (piazze forti di Bardia e Tobruk) e con apprestamenti difensivi intermedi (campo trincerato di Tripoli e linea fortificata campale Sorman-Bil el Ghanem) mentre erano stati previsti altri punti fortificati a Gariam, El Aziza.

La forza prevista e approvata di 4 Divisioni di fanteria nazionali, 4 di CC.NN. e 2 libiche era ben lungi per potenzialità da quella richiesta più volte dal Maresciallo dell'Aria

Balbo al Capo di SMG Maresciallo Badoglio, poichè doveva comprendere almeno 13 Divisioni di cui 6 autotrasportabili, 2 corazzate e 2 aviotrasportate.

Balbo venne però disatteso nelle sue istanze poichè fu ascoltato e compreso solo dal nuovo Capo di SM/RE Maresciallo Graziani, che nel dicembre 1939 lo autorizzò a porre allo studio un piano offensivo in antitesi a quello difensivo programmato dallo SMG.

Nella primavera del 1940 le Divisioni disponibili in Libia avevano raggiunto le 14 unità ma si trattava però di G.U. appiedate di fanteria di difficile impiego sul terreno di battaglia dell'Africa Settentrionale, caratterizzato da immense distese desertiche, da poche strade asfaltate, dal dominio incontrastato del veicolo corazzato e motorizzato e dell'aeroplano.

Alla vigilia della guerra le FF.AA. della Libia al comando del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo comprendevano:

— 2 Armate (5^a e 10^a). La 5^a (Gen. D'A. Italo Gariboldi) dislocata in Tripolitania con i C. d'Ar. X e XX e 7 Divisioni di fanteria: «Pavia», «Brescia», «Sirte», «Savona», «Bologna», «Sabratha», «23 marzo CC.NN.». La 10^a Armata (Gen. d'A. Mario Berti) dislocata in Marmarica e i Corpi d'Armata XXI, XXII e XXIII con 7 Divisioni di fanteria: «3 gennaio CC.NN.», «Cirene», «Catanzaro», «28 ottobre CC.NN.», «Marmarica», 1^a e 2^a Div. libiche;

— Reparti di truppe sahariane erano raggruppati nel sud e comprendevano 18 compagnie fucilieri e mitraglieri da posizione, meharisti e genieri rinforzate da autoreparti e squadriglie aeree dell'A.P.C. (Aviazione Presidio Coloniale) dislocate a Hon, Gadames, El Gheria, Dfari, Ghat, Murzuch, Cufra, Mizda;

— Reparti di copertura della G.a.F. (Guardia alla Frontiera e R.C.T.C.) per la difesa di opere fortificate e il controllo di piste carovaniere interne erano attestati a Zuara, El Votia, Nalut, Zanzur, Suani ben Adem, Castel Benito, Bardia, Sceferzen, Giarabub, El Garn, Tobruk, Sidi Daud. Comprendevo Btg., Gruppi, Squadroni e Cp. nazionali e libiche (fucilieri, mitraglieri, spahis) con un centinaio di batterie e circa 10.000 uomini.

La difesa contraerea del R.E. contava solo 44 cannoni moderni ed era articolata su due gruppi di artiglieria c.a. nel settore di Tripoli e uno a Zuara con pezzi da 75/46 mentre nel settore est erano presenti due gruppi c.a. a Derna (9 batterie con cannoni da 75/27 CK e 75/46) rinforzate da una batteria mitragliere da 20/65 (Div. Ftr. «Sirte»), due gruppi da 20/65 a Tobruk, 9 batterie da 75/46 e 75/27 CK a Bardia, due gruppi da 75/46 a Bengasi rinforzati da un gruppo MACA da 75/27 CK. Complessivamente un centinaio di cannoni in

parte antiquati e di scarsa efficacia.

A disposizione del Comando Superiore delle FF.AA. dell'A.S.I. quali truppe di riserva strategica vi erano: un bgt. carri M.11/39, 2 bgt. paracadutisti (uno nazionale e uno libico), due Rgt. Art. C.A., 4 gruppi artiglieria campale, due cp. cannoni c.c., un bgt. CC.NN..

Il materiale comprendeva il vecchio armamentario ereditato dalla 1^a G.M. e pochi, e tecnicamente insoddisfacenti, cannoni moderni campali e controcarro.

Complessivamente il R.E. aveva in Libia una forza di circa 300.000 uomini fra nazionali e libici, equipaggiata con un totale di 1600 cannoni di ogni calibro, 332 carri leggeri «L. 35» e 74 carri medi «M.11/39» rinforzati in ottobre da altri 40 «M. 13/40», 7200 quadrupedi fra cavalli, muli e cammelli.

L'artiglieria poteva contare su circa 10 milioni di colpi, mentre oltre un miliardo di cartucce per armi automatiche e portatili erano state accantonate nei depositi munizioni della Libia unitamente a 110.000 t di materiale del genio, 24.000 t di vestiario ed equipaggiamenti.

Vi erano in Libia circa 5000 automezzi di ogni tipo e 2500 motomezzi e mototricicli con una riserva di carburante di 2500 t fra benzina e gasolio. I 2/3 degli automezzi esistenti ed efficienti erano a disposizione dell'Intendenza Generale della Libia e del Comando 10^a Armata, per le necessità di rifornimento delle truppe al fronte (acqua, viveri, munizioni, carburante/lubrificante, materiali). Si calcolava che per l'assolvimento ottimale di tale indispensabile necessità, esisteva una deficienza calcolata in 1300/1500 autocarri. Di conseguenza, escludendo dal computo le poche decine di automezzi in dotazione alle G.U. per le più impellenti necessità di vita quotidiana, la totalità delle Divisioni di fanteria dislocate in Libia risultava priva di una propria componente motorizzata operativa e di supporto, per intraprendere azioni di guerra manovrate con criteri moderni e veloci, in contrasto con quanto richiedeva il teatro operativo dell'Africa Settentrionale in gran parte sabbioso e desertico, con le necessità di coprire in breve tempo le lunghe distanze intercorrenti fra una G.U. e l'altra nel vasto schieramento attuato in profondità fra Marmarica e Cirenaica.

Da questa semplice e sintetica esposizione di notizie, balza evidente il fatto incontrovertibile, che per la preparazione militare della Libia lo SMG italiano non aveva fatto alcuna distinzione circa le caratteristiche operative, le qualità d'impiego dei reparti destinati fra un teatro di guerra e l'altro, assegnando indifferentemente divisioni di fanteria normalmente appiedate e con normale equipaggiamento standard, dotate di organici ed armamenti similari, destinate dalla

sorte ad operare indifferentemente sul fronte alpino occidentale in una guerra di posizione o su quello desertico e fluido della Libia, pur sapendo che la guerra in Africa Settentrionale sarebbe stata combattuta col movimento e la manovra e con criteri e mezzi profondamente diversi da quelli che potevano richiedere i combattimenti difensivi e statici sulle Alpi Occidentali o su le cime montane delle Giulie, sui monti dell'Albania e della Balcania.

Le FF.AA. italiane in Libia, inizialmente più forti come organici di quelle contrapposte dagli inglesi, non contavano su alcuna consistente unità corazzata organica ad eccezione di alcuni battaglioni di carri leggeri equipaggiati con difettosi «L. 35», assegnati come componente di supporto veloce a divisioni di fanteria; non vi erano inoltre nelle due Armate reparti motorizzati e blindati di manovra e ciò che venne affrettatamente costituito per far fronte a prevedibili operazioni, sconosciute però nell'esecuzione e da contrapporre alle azioni tipiche delle zone desertiche inaugurate subito dagli inglesi, non poteva considerarsi affatto idoneo, operativamente e sotto l'aspetto tecnico, a realizzare risultati soddisfacenti.

Gli spostamenti delle G.U. di fanteria in Libia avvenivano normalmente a piedi, ad eccezione delle artiglierie, sotto il sole, fra la sabbia e col ghibli, col trasporto graduale e nel tempo di tutte le impedimenta necessarie a vivere ed operare, mediante i pochi automezzi divisionali o richiedendo, di norma, l'intervento più massiccio con i veicoli dei raggruppamenti motorizzati d'Armata e dell'Intendenza, non certamente sufficienti per sopperire efficacemente e tempestivamente a tutte le richieste che pervenivano ai superiori comandi.

In tale situazione generale era difficile, se non impossibile, attuare una grande ed articolata organizzazione offensiva atta a manovrare tatticamente, logisticamente e rapidamente su circa 600 km di territorio desertico (quanti ne intercorrevano fra Tobruk e Alessandria d'Egitto), come ugualmente difficile, anche se probabilmente più attuabile, era l'ipotesi di una organizzazione difensiva sui 600 km che dividevano Bardia da Bengasi, pur considerando positivamente l'esistenza di piazzeforti a Bardia e Tobruk, la migliore predisposizione alla difensiva dei reparti italiani per armamento e mentalità, che, nella visione strategico-tattica dello Stato Maggiore Generale italiano, avevano il compito di arrestare e contenere la spinta offensiva del nemico, le nuove dottrine attuate con reparti addestrati e motorizzati, efficace cooperazione aerea.

La Regia Marina aveva allestito in Libia una efficiente organizzazione tecnico-logistica-operativa facente capo al Comando navale per la Libia posto agli ordini dell'Amm.

Div. Bruto Brivonesi con sede a Bengasi.

Le unità a disposizione comprendevano:

— Tripoli - 11^a Sqd. Torpediniere: «Cigno», «Castore», «Climene», «Centauro», nave posamine «Monte Gargano» e Cannoniera «Alula»;

— Tobruk - 1^a sqd. CC.TT. «Turbine», «Aquilone», «Euro», «Nembo», Incr. pesante «S. Giorgio»; 6° Gruppo Sommergibili, 61^a Sqd. Smg. («Sirena», «Argonauta», «Fisalia», «Smeraldo», «Naiade»); 62^a Sqd. «Diamante», «Topazio», «Nereide», «Galatea», «Lafolé»; Cannoniere: «Palmaiola», «De Lutti», «Grazioli Lante», «Berta», «Valoroso»; Cisterne acqua «Campanella», «Ticino» e «Polifemo».

Le basi della Marina comprendevano i punti di appoggio di Tripoli e Bengasi e la grande base navale di Tobruk che disponeva di officine navali e per armi navali, bacino galleggiante, distillatore in caverna per dissalazione acqua marina. Esistevano inoltre depositi carburante con capacità di t 34700, depositi siluri e torpedini a Tobruk e Tripoli, magazzini vettovagliamento a Tripoli, Tobruk, Bengasi per un totale di circa 800.000 razioni viveri, magazzini, frigoriferi, depositi, ambulatori.

La Ricognizione Marittima comprendeva la 143^a Sqd. RM a Menelao (Bomba) e una sezione di Soccorso in mare (614^a) equipaggiate rispettivamente con Cant. 501 e Cant. 506 per un totale di 11 idrovolanti che sarebbero stati integrati all'inizio della guerra da altri velivoli distaccati dal Comando Marina della Sicilia.

La difesa costiera dell'Africa Settentrionale contava 3 cannoni di grosso calibro (305/42) a Tobruk in postazioni fortificate singole, 7 batterie con un totale di 53 pezzi antinave del calibro minimo da 76/40 a quello da 190/39, cui erano da aggiungere i cannoni da 254/45 dell'incrociatore «San Giorgio» ancorato nella rada di Tobruk, mentre per la difesa c.a. erano state approntate 12 batterie da 76/40 e 102/35 con 61 cannoni a.n./c.a., integrate da 32 mitragliere da 13,2 - 20/65 e 37/54 dislocate a Tobruk, Tripoli e Menelao (Golfo di Bomba), 12 fotoelettriche, 15 aerofoni, m 1500 di sbaramento aereo a Tobruk con 15 palloni ancorati, 4500 metri di ostruzioni retali antisom e parasiluri, campi minati con 2600 mine in opera, 25 stazioni semaforiche e 7 centri R.T. e R.G., completavano l'organizzazione difensiva delle basi navali della Libia al 10 giugno 1940.

La piazza navale M.M. di Tobruk al comando del Contrammiraglio G. Vietina comprendeva 11 batterie fra antinave/contraerei con un totale di 84 cannoni e 32 mitragliere cui erano da sommare i 4 cannoni da 254 mm, gli 8 da 190 e i 10 da 147 del «S. Giorgio» integrati da 2 mitragliere

da 40/39, da 6 da 37/54 e 8 da 20/65, installate sul vecchio incrociatore.

Alla Regia Marina era stato inoltre assegnato dallo Stato Maggiore Generale il compito importantissimo e vitale della difesa del traffico dei rifornimenti fra l'Italia e la Libia, per alimentare e sostenere la continuazione delle operazioni di guerra delle FF.AA. dell'ASI, considerando oggettivamente la potenzialità di scarico dei porti libici (Tripoli 9 navi contemporaneamente, Bengasi e Tobruk 5 navi, sia pure con limitazioni tecniche dovute allo stato di guerra, con un totale giornaliero di scarico oscillante fra le 3500/4000 t di materiali valutando altresì che alla vigilia del conflitto erano pronti in Patria per essere trasferiti in A.S. 13.000 uomini, 1250 automezzi, 40.000 t di viveri, 18.000 t di carburante, 1.700.000 colpi di artiglieria, 48 milioni di cartucce, 800.000 granate per mortaio cui erano da aggiungere 5000 t di materiali aeronautici e 20.000 fusti di benzina avio.

L'organizzazione aeronautica della Libia

Sin dal 1935 era stato deciso un potenziamento aeronautico della Libia che assunse via via negli anni successivi, un ritmo sempre più intenso e articolato sotto l'incalzante e vigile attenzione del Maresciallo Balbo preoccupato, e con ragione, di immagazzinare in Libia il maggior quantitativo possibile di materiali militari per fronteggiare ogni evenienza ed ogni necessità, nell'ipotesi non improbabile, di un conflitto fra l'Italia da una parte, Francia/Inghilterra dall'altra.

In tale vasto piano di potenziamento l'Aeronautica figurava in elevata misura, poichè ai reparti previsti a dislocazione permanente sulle basi della Libia, erano da aggiungere altri reparti che sarebbero affluiti dall'Italia in previsioni di emergenza bellica, come specificamente contemplato nel piano di mobilitazione «Z» da tempo predisposto dallo SM/RA (ex P.R. 9 abrogato e P.R. 10 non attuato perchè superato dagli avvenimenti - NdA).

Il 22.2.1937 con RDL n. 220 era stato istituito il Comando Aeronautica dell'A.S.I. al comando del Gen. D.A. Rino Corso Fougier, comando che aveva sostituito il preesistente Comando Aeronautico della Libia costituito il 1.11.1936 a Tripoli.

Scriveva a tale proposito il 10.12.1938 il Maresciallo Balbo al Capo di SM/RA, Gen. Valle:

«1) Definire, nel piano generale della prevista organizzazione difensiva ed in relazione ai compiti che i reparti aerei dovranno assolvere, la rete degli aeroporti di mobilitazione e dei campi di manovra.

2) Valutare l'entità dell'apporto delle F.A. al problema della difesa della Libia, ciò s'intende, all'infuori dei compiti che ai reparti dell'Armata Aerea saranno affidati nel più vasto quadro dello Scacchiere Mediterraneo.

3) Inserire il problema logistico aeronautico in quello più generale di tutte le FF.AA. coloniali, problema di vitale importanza, quando si considerino le inevitabili difficoltà che in caso di guerra si verificherebbero nelle comunicazioni marittime con la madrepatria, per cui è necessario che, almeno in un primo tempo, la Libia faccia assegnamento sui soli propri mezzi».

Si cominciò dapprima col potenziamento dell'Aviazione dislocata in Libia:

1° gruppo A.V.P. (Aviazione Vigilanza Presidiaria) della Libia occidentale su 3 Sdq. con 28 aerei e 2° gruppo A.P.C. (Aviazione Presidio Coloniale) della Libia orientale su 3 Sdq. con 28 aerei; 1ª Sdq. Btg. Sahariano su 6 aerei rinforzato dalle sezioni di Hon, Ghat, Sebha, Murzuch e Cufra con un totale di 12 Ghibli. Complessivamente l'A.P.C. venne portata a 74 bimotori fra Ca. 309/Ca. 310 (Sdq. 16ª, 23ª, 26ª, 12ª, 18ª, 99ª).

Vennero assegnate 4 Squadriglie da O.A. su Ro. 37 Bis ai Corpi d'Armata XX e XXI (122ª, 127ª, 136ª e 137ª) dislocate a Castel Benito e Benina.

Vennero costituite 2 Sdq. di SM per l'Aviazione della Tripolitania (Tripoli/Mellaha) e Cirenaica (Bengasi/Berka) più una squadriglia di SM per l'Aviazione Sahariana basata a Hon.

Per la parte logistica vennero realizzati 3 grandi depositi per carburante a Tripoli (mc 4000), Bengasi (mc 3000) e Tobruk (mc 4000) che contenevano al 10.6.1940 un totale di mc 8500 di benzina avio con un maggiore incremento di 1000 mc. rispetto alla data del 30.9.1939 che segnalava anche la presenza di circa 400 velivoli suddivisi come segue:

Bombardamento (16 Squadriglie + 3 Sez. Sahariane)		Caccia (12 Squadriglie)	
SM. 79	n. 3	Ba. 65	n. 83
SM. 81	n. 83	CR. 30	n. 3
BR. 20	n. 3	CR. 32	n. 70
Ca. 309	n. 69	Ro. 41	n. 25
Ca. 310	n. 8		
TOTALE	n. 166	TOTALE	n. 181

**Ricognizione (9 Sqd. +
2 Sez. Sahariane)**

Collegamento

Ro. 1	n. 12	SM. 83	n. 1
Ro. 37 Bis	n. 28	SM. 81	n. 6
		Ca. 101	n. 1
		Ro. 41	n. 25
		CR. 32	n. 3
TOTALE	n.40	TOTALE	n. 36

Magazzini aeroporto base: 296° Tripoli, 297° Tobruk, 298° El Adem; tre grandi depositi per bombe e munizioni dislocati fra Tripolitania e Cirenaica, un impianto di dissalazione di acqua marina a Tobruk.

Le SRAM in funzione all'inizio della guerra erano impiantate sugli aeroporti di Mellaha, a Tripoli, a Bengasi/Berka e El Adem, coadiuvate da una SRM a Bengasi e dall'officina SIAI esistente sullo stesso aeroporto. Un migliaio di automezzi assicuravano la necessaria assistenza ai rifornimenti idrici, viveri e materiali MSA e normali.

Gli aeroporti più importanti per dimensioni e attrezzature comprendevano quelli già citati: Misurata, Derna/El Fteiah, Tobruk/T.2, Sorman, Barce, Maraua, ed una cinquantina di altri campi di atterraggio, manovra e di decentramento in quanto costituiti da zone pianeggianti decespugliate,

una attrezzatura elementare per le manovre di decollo e atterraggio (T di segnalazione e manica a vento), piccoli depositi di carburante/lubrificante, un modesto presidio tecnico per le necessarie indicazioni e assistenza.

La rete dei collegamenti, in gran parte telefonica e telegrafica su palificazione o cavi interrati, non era però sufficiente a soddisfare le enormi esigenze dell'Aeronautica dovute alle grandi distanze che separavano Tripoli da Bengasi e da Tobruk/Bardia, ed era stata integrata per i collegamenti e l'assistenza al volo con stazioni radio telegrafiche e radiogoniometriche.

Ai reparti già da tempo dislocati in Libia: 2° Stormo CT e 15° Stormo BT si aggiunsero fra il 1939 e la primavera del 1940: il 33° Stormo da BT, il 50° Stormo d'assalto, il 10° e 14° Stormo da BT e infine il 10° Gruppo CT, mentre al comando Aeronautica della Libia subentrava al posto del Gen. Rino Corso Fougier il Gen. S.A. Felice Porro.

Si ebbe un incremento nella linea da bombardamento le cui squadriglie passarono dalle 16 del 1939 alle 22 del giugno 1940, mentre la caccia aumentò lievemente con un incremento di 3 sole squadriglie anche se migliorò la qualità del materiale con l'immissione in linea del CR. 42 e con una più massiccia presenza di SM. 79 che superarono notevolmente gli esemplari di SM. 81 ancora in servizio.

Nei dettagli la situazione della R.A. in Libia alla vigilia della guerra era la seguente:

al 30.4.1940

al 31.5.1940

14° Stormo BT	SM. 81	n. 34	(Ex 15° Stormo BT)	n. 36 + 22
15° Stormo BT	SM. 81	n. 33	SM. 79	n. 36
2° Stormo CT	CR. 32	n. 61	CR. 42	n. 48 + 36
50° Stormo d'ass.	Ba. 65	n. 66	Ca. 310	n. 36
129 ^a Sqd. OA	Ro. 37	n. 7		n. 7
136 ^a Sqd. OA	Ro. 37	n. 6		n. 7
137 ^a Sqd. OA	Ro. 37	n. 6		n. 7
A.P.C.	Ghibli	n. 58		n. 60
	TOTALE	n. 271	TOTALE	n. 365

La situazione delle scorte strategiche e operative era pari a 56 azioni (4 mesi di guerra), era stata prevista la sostituzione dei SM 81 del 14° Stormo con SM 79 (in alternativa Cant. Z 1007/Bis) e l'assegnazione di Ca. 311 al posto dei Ca. 309 Ghibli dell'A.P.C..

Le previsioni per il mese di luglio contemplavano una 1ª linea così articolata: per il bombardamento 2 stormi con 72 SM. 79, per la Caccia uno Stormo con 72 CR. 42, uno stormo da bombardamento leggero con 36 Ca. 310, una forza di 50 Ca. 311 per l'APC; una riserva di 70 SM. 81 e 36 CR. 32 da destinare ad altri usi.

La situazione generale dell'Africa Settentrionale italiana, che aveva avuto negli ultimi anni 3 ispezioni del Maresciallo De Bono (di cui 2 nel 1939) e relativi rapporti di potenziamento dal Maresciallo Badoglio come Capo di SMG, prevedeva un potenziamento primario dell'Aeronautica rispetto a tutte le altre FF.AA., una dotazione di guerra per 100 azioni (7 mesi) il miglioramento delle infrastrutture tecniche e logistiche, un aumento dei campi di manovra verso i confini occidentali, ricalcando in tal modo la personale visione del Maresciallo Badoglio orientata a rafforzare il settore di confine con la Tunisia trascurando quello con l'Egitto.

Come è stato accennato, per la parte riguardante provvedimenti relativi all'Aeronautica, venne fatto tutto il possibile per migliorare la situazione, considerando che il complesso dei lavori da svolgere era di grande mole e importanza e non poteva essere certamente risolto nel breve volgere di tempo di qualche mese, anche se per il rafforzamento della Libia erano passati inutilmente circa 10 anni senza impostare e valutare un serio e fattibile programma di effettivo potenziamento.

Fra tutte le FF.AA. dislocate in Libia, l'Esercito aveva indubbiamente la preparazione meno idonea ad operare nel deserto, per ordinamento, struttura organica delle G.U. di fanteria, addestramento, mezzi e armamenti in assegnazione.

Il concetto d'impiego previsto dallo SM/RE per l'Africa Settentrionale era di utilizzare ed impiegare le divisioni di fanteria trasferendole nelle immediate vicinanze della linea del fuoco mediante raggruppamenti di manovra con autocarri, in condizioni però questi, per numero e caratteristiche tecniche, di soddisfare solo in minima parte le esigenze di trasporto delle due Armate della Libia, concetto questo essenzialmente teorico che si rivelò inadeguato (e non poteva essere altrimenti) sotto il profilo pratico, a causa della modesta entità numerica degli automezzi disponibili, delle lunghe distanze da percorrere, delle disfunzioni tecniche per guasti e offese nemiche.

Il giorno 11.5.1940 con lettera riservata n. 018/200500 diretta al Gen. Pricolo, il Maresciallo Balbo scriveva di: «aver ricevuto ordine di approntare le truppe della Libia per la fine del corrente mese» e sollecitava l'affluenza dei nuovi apparecchi in A.S. per completare l'efficienza dei reparti.

Il Gen. Pricolo rispondeva il 13.5 preannunciando l'arrivo dei SM. 79 destinati al 15° Stormo BT, la partenza della R.N. «Miraglia» per Tripoli con a bordo 36 CR. 42, la partenza da Caselle per Trapani del 157° Gruppo CT con CR. 42 destinati alla Libia e l'imminente partenza da Reggio Emilia della prima aliquota dei 36 Ca. 310 destinati al 50° Stormo d'assalto con l'impegno a trasferire entro giugno un secondo lotto di 36 CR. 42.

Il 18 maggio il Maresciallo Balbo informava lo SM/RA che 12 SM. 79 destinati all'AO erano stati bloccati in Libia dal divieto inglese del sorvolo del cielo egiziano, chiedendo ulteriori informazioni per trattenerli o farli proseguire senza scalo via Auenat-Tessenei.

Il 31 maggio lo SM/RA con telegramma n. 51805 relativo alla radunata in volo del P.R. 12 stabilita per il 3 giugno, precisava che il 10° Stormo BT doveva tenersi pronto al trasferimento oltremare col relativo personale e materiale da trasportare parte in volo, parte via mare.

Si era ormai giunti alla vigilia della guerra e la situazione del materiale di volo della Libia iniziava a variare di ora in ora man mano che giungevano dall'Italia nuovi reparti e nuovi aerei, come lo specchietto allegato redatto dallo SM/Ra dimostra chiaramente:

Situazione al: 1.6.1940		5.6.1940	9.6.1940
SM.79	n. 49	n. 56	n. 116 (3 Stormi + 1 Gruppo)
CR.42	n. 36	n. 72	n. 102 (1 Stormi + 1 Gruppo)
Ca.310	n. 18	n. 36	n. 36 (1 Stormo)
TOTALI	n. 103	n. 164	n. 254
CR.32	n.32 (1 Gruppo)		
SM.81	n.81 (1 Stormo)		
Ba.65	n.20 (1 Gruppo)		
TOTALI	n. 133		
SM.75	n. 8		
Cant.506	n. 4		
SM.82	n. 6		
TOTALE	n. 18		

TOTALE al 9.6.1940 n. 405

Carburante t 11.000 (3 mesi di autosufficienza)
 Munizionamento di lancio (6 mesi 1/2 di autosufficienza)
 Munizionamento di caduta (6 mesi 1/2 di autosufficienza)
 Mentre fervevano alacramente i preparativi per l'imminente inizio delle ostilità, si verificava un gravissimo inconveniente che alla vigilia della guerra, metteva in crisi il 50° Stormo d'assalto. Con discutibile decisione pervenuta al comando Aeronautica della Libia dallo SM/RA, a seguito di numerosi incidenti e inconvenienti tecnici verificatisi ai velivoli Ba. 65 veniva dato ordine di sospendere immediatamente i voli con i velivoli Breda 65 sul territorio dell'ASI (83 esemplari alla data del 31.5.1940) e di accantonarli presso la SRAM di Berka in attesa di eventuali ordini di demolizione per i velivoli più vecchi e per trasferire ai magazzini di ZAT in Italia gli altri esemplari.

Al posto dei BA. 65 nati e concepiti per l'assalto, venivano assegnati i bimotori Ca. 310 classificati «bombardieri leggeri», ma certamente inadatti per concezione tecnica, strutturale e operativa a sostenere un qualsiasi ruolo bellico. Con tale decisione il 50° Stormo rimaneva privo di aerei efficienti, poiché i pochi Ca. 310 assegnati, manifestarono sin dai primi giorni tanti e tali inconvenienti da eliminarli in breve tempo dalla linea in quanto assolutamente inadatti a svolgere operazioni di guerra, decolli e atterraggi sui sabbiosi e polverosi campi della Cirenaica.

Il Gen. Porro messo sollecitamente al corrente della drammatica situazione dal Comandante del 50° Col. pil. Pietro

Molino, prese la decisione personale e immediata di far ripristinare i Ba. 65 e di riassegnarli sollecitamente al 50° Stormo d'assalto, segnalando nel contempo allo SM di Roma, la sua iniziativa d'emergenza che venne accettata senza particolari recriminazioni.

In data 8.6.1940 lo Stamage con lettera riservata n. 1/D diretta agli SM delle FF.AA. e al Ministero dell'Africa italiana, precisava l'applicazione integrale della legge n. 1193 del 26.7.1939, concernente l'organizzazione bellica delle terre italiane d'oltremare per ottenere il necessario coordinamento dell'azione militare, mediante le assegnazioni di competenze al Capo di SMG ed ai Comandanti Superiori delle FF.AA. per regolamentare gli ordini e le disposizioni diramati dallo SMG, l'azione di comando per le operazioni di guerra nei vari scacchieri operativi d'oltremare, la preparazione bellica e l'impiego specifico della Marina e dell'Aviazione nell'ambito dei rispettivi Comandi Superiori FF.AA. dell'ASI, dell'AOI e dell'Egeo. La direttiva era firmata da Mussolini nella sua qualità di Comandante Superiore di tutte le FF.AA. italiane.

Circa il contegno da tenere in A.S.I. lo Stamage confermava: «atteggiamento difensivo, tanto verso la Tunisia quanto verso l'Egitto» precisando che un'idea offensiva verso l'Egitto era da scartare dopo la costituzione in Siria dell'Esercito d'oriente del Gen. Weygand forte di circa 200.000 soldati. Alla data del 10.6.1940 lo schieramento dell'Aeronautica della Libia risultava il seguente:

Comandante: Gen. S.A. Felice Porro — Tripoli

Settore Ovest (Tunisia) Gen. B.A. Raul da Barberino — Tripoli

33° Stormo BT (Col. pil. Giuseppe Leonardi) su SM. 79 — Bir el Bhera/el Beda

35° Gruppo (Sqd. 43^a/44^a) Ten. Col. pil. M. Scattaglia

36° Gruppo (Sqd. 45^a/46^a) Magg. pil. De Mattia

15° Stormo BT (Col. pil. Silvio Napoli) su SM. 79 — Tarhuna/Bir el Ghnem

46° Gruppo (Sqd. 20^a/21^a) Magg. pil. B. Cunteri

47° Gruppo (Sqd. 53^a/45^a) Cap. pil. f.f. G. Magri

50° Stormo d'assalto (Col. pil. Pietro Molino) su Ca. 310/B - Ba. 65 K. 14 — Sorman

12° Gruppo (Sqd. 159^a/160^a) Magg. pil. B. Cudugnetto

16° Gruppo (Sqd. 167^a/168^a) Magg. pil. S. Sella

2° Stormo C.T. (Col. Angelo Federici) su CR. 32/CR. 42 - Castel Benito

13° Gruppo (Sqd. 77^a/78^a/82^a) Magg. pil. S. Revetria su CR. 42 — Castel Benito

1° Gruppo APC (Ten. Col. pil. Aristide Bagatta) su Ca. 309 — Mellaha — (Sqd. 12^a/89^a/99^a/104^a)

Aviazione Sahariana (Cap. pil. Ottaviano Vimercati — Sanseverini) su Ca. 309 — Hon

64° Gruppo O.A. (Sqd. 122^a/136^a) su Ro. 37 — Mellaha/Tripoli

Settore Est (Egitto) Gen. Div. Aerea Fernando Silvestri (poi Gen. D.A. Attilio Matricardi) — Bengasi

13^a Div. Aerea «Pegaso» — Bengasi

14° Stormo BT (Col. pil. Giovanni Coppi) su SM. 81 — El Adem
 44° Gruppo (Sqd. 6^a/7^a) Ten. Col. pil. E. Maramaldo della Minerva
 45° Gruppo (Sqd. 2^a/22^a) Magg. pil. E. Berni
 10° Stormo BT (Col. pil. Giovanni Benedetti) su SM. 79 — Bengasi/Benina
 30° Gruppo (Sqd. 59^a/60^a) Ten. Col. pil. G. Rossi
 32° Gruppo (Sqd. 13^a/57^a) Ten. Col. pil. C. Unia

Comando Brigata Aerea «Rex» — Tobruk

10° Gruppo C.T. (Sqd. 84^a/90^a/96^a/) Ten. Col. pil. Armando Piragino su CR. 42 — Tobruk/T. 2
 8° Gruppo C.T. (Sqd. 92^a/93^a/94^a) Magg. pil. Vincenzo La Carruba su CR. 32 — Tobruk/T. 2
 2° Gruppo APC (Ten. Col. pil. Oreste Andrei) (Sqd. 16^a/25^a/23^a) — El Adem

Osservazione Aerea 73° Gruppo O.A. (Magg. pil. Adolfo Domenici) — Tobruk/T. 5

Sqd. 127^a su Ro. 37 — El Adem
 Sqd. 137^a su Ro. 37 — Bengasi/Benina

Ricognizione Marittima

143^a Sqd. RM. (Cap. pil. M. Bellotto) su Cant. 501 — Menelao (Bomba)
 614^a Sqd. Soccorso (Cap. pil. E. Cocchia — poi Ten. pil. G. Traversari) su Cant. 506 — Bengasi
 Sqd. T. 604^a (Cap. pil. Bruno Trocca) su SM. 75 — Bengasi/Berka
 Sqd. T. 610^a (Cap. pil. Fortunato Barbieri) su SM. 75 — Bengasi/Berka
 Sqd. T. 608^a (Cap. pil. Carlo Ludrini) su SM. 82 — Castel Benito/Tripoli
 Reparto volo Scuola Paracadusti della Libia (Magg. pil. Ezio Iaccone) su SM. 81 — Barce
 Comando Sahara Libico (Ten. Col. pil. Leo Michele) — Hon/Sebha
 5° Reparto Volo Comando R.A. Libia (Sqd. SM.) aerei vari — Apollonia

Complessivamente l'Aeronautica dell'ASI contava alla vigilia della guerra una forza di 519 aeroplani 1^a linea (211 bombardieri, 212 caccia, 89 ricognitori-bombardieri leggeri, 7 ricognitori marittimi) cui erano da aggiungere oltre un centinaio di velivoli da supporto fra Ca. 309/310, "SM. 75, "SM.81/82, Cant. 506, Ro. 41 nonché alcuni aerei da turismo e della RUNA.

L'ambiente in cui dovettero operare i soldati italiani in Libia, fra il giugno 1940 e il dicembre 1942, era quanto mai difficile, arido, privo di risorse naturali e tutto doveva essere trasportato con autocarri dalle retrovie, per consentire la vita e la sopravvivenza fisica, alimentare, operativa nello squallido deserto.

A ciò aggiungasi il monotono menù quotidiano del soldato italiano, un'alimentazione modesta e insufficiente, a base di galletta e carne in scatola, integrata non sempre da pasta, minestra in scatola, burro, parmigiano, legumi secchi. Rarissime volte veniva somministrato un diversivo per offrire una variante gradita e avvicinarlo al pasto fatto dagli inglesi o dai tedeschi, la cui varietà alimentare e abbondanza non trovava termine alcuno di paragone con ciò che passava l'amministrazione militare italiana; un tipo di alimentazione

che fu spesso fonte preoccupante di disturbi fisiologici con gastriti, dissenteria, malattie intestinali che falciavano assieme all'ameba interi reparti. Altro grave aspetto della zona desertica era il caldo rovente che provocava abbondante sudorazione, stanchezza, stimolando il desiderio di bere non sempre appagato dalla sufficiente disponibilità di acqua potabile reperita in lontane sorgenti o in pozzi scavati nel deserto e trasportata per centinaia di km con autocarri. Le escursioni termiche fra il giorno e la notte oscillavano sui 30° passando dal caldo torrido ad un freddo improvviso e intenso particolarmente avvertito fra maggio e ottobre e poi ancora tempeste di sabbia, la vita all'addiaccio, il flagello delle mosche continuo e assillante. Difficoltà non indifferenti si avevano anche per le macchine, le armi, gli aeroplani, sottoposti a rapido logorio dalla sabbia e con frequenti guasti meccanici per condotti intasati, filtri ostruiti, congegni smerigliati ove si consideri obiettivamente che lunghi anni di esperienze africane delle FF.AA. italiane, non avevano prodotto un efficiente tipo di automezzo adatto per caratteristiche tecniche e robustezza ad operare nel deserto, e gli autoveicoli operanti in Libia erano di comune produzione, non idonei fuori strada a causa di frequenti danneggiamenti e in

sabbiamanti; l'Intendenza non aveva realizzato e distribuito un tipo razionale di uniforme tropicale ed i soldati avevano le comuni divise kaki o di panno grigioverde con le anacronistiche fasce mollettieri, erano privi di calzature razionali e di indumenti pratici. I motori degli aerei costretti ad operare sulle polverose distese desertiche rimasero privi, sino a guerra già inoltrata, di un idoneo filtro antisabbia atto a scongiurare il rapido deterioramento dei pistoni, cilindri e carburatori con gravissime conseguenze che si ripercuotevano sull'efficienza tecnica e organica dei reparti, ridotti in taluni casi all'inaccettabile percentuale del 25/30% della forza iniziale. Solo nel 1941 vennero adottati filtri AS di serie.

Mancavano inoltre efficaci apparati ricetrasmittitori e radiotelefonici a livello di plotone e compagnia e quelli in assegnazione ai reparti più consistenti non sempre potevano considerarsi funzionali ed efficienti. Privi totalmente di tali apparati di comunicazione erano poi tutti i velivoli da caccia e ricognitori e persino i grossi plurimotori da bombardamento adottavano trasmettitori telegrafici ad onde persistenti (O.L./O.C.) anziché apparati ricetrasmittenti radiotelefonici per comunicazioni più rapide e più facili al cui uso potevano dedicarsi, in situazioni di emergenza, anche altri membri dell'equipaggio dopo breve istruzione pratica, pur conservando necessariamente i bombardieri, per comunicazioni a lunga distanza, il normale apparato R.T. e per l'assistenza in volo il Radiogoniometro di bordo.

L'assistenza al volo e alla navigazione era quindi possibile solo per i plurimotori attrezzati mentre per i caccia tutto avveniva con sistemi elementari a vista e con artifici luminosi, sistemi e lacune radiotecniche che impedirono per lungo tempo l'adozione di una efficace guida caccia assistita e coordinata fra impianti a terra e a bordo.

Le stazioni radiogoniometriche della Libia (Aerogonio) allestite ed in servizio operavano sulle seguenti frequenze di chiamata ed ascolto: (Circoscrizioni di traffico 8^a/9^a)

Apollonia	IMY	333/336
Bengasi	IMX	333/342
Cufra	IMQ	333/336
Hon	IMU	333/336
Sirte	IMS	333/336
Tobruk	IMO	333/336
Tripoli	IMT	333/340

I radiofari di navigazione e avvicinamento comprendevano all'inizio della guerra:

Tripoli	IMT	257/333 (portata km 350)
---------	-----	-----------------------------

Tripoli IMT 397/333

(portata km 50) a richiesta

Le stazioni R.T. principali riguardavano le seguenti località:

	Nominativo	Kc/s
1 SNO	Tripoli/Castel Benito	9900
2 SPT	Tripoli/Mellaha	9300
3 SZG	Zuara	9000
4 S2B	Sorman	8170
5 S89	Casr el Carabulli	7500
6 769	Misurata	7150
7 TFC	Cufra	6750
8 TNC	Hon	6480
9 TRT	Sirte	6280
10 OBH	Arae Philaenorum	6090
11 UGB	Agedabia	6010
12 WG6	Berka	5990
13 W5F	Benina	5100
14 M92	Giarabub	4350
15 XPN	Derna	3810
16 X2J	Tobruk	3680
17 XGL	El Adem	3400
18 ZMO	Apollonia	3340
19 ZZF	Tripoli/Castel Benito (riserva)	9400
20 IZ5	Tripoli/Mellaha (riserva)	9500
21 I4Z	El Adem (riserva)	3700

Le Forze contrapposte

Secondo stime e informazioni raccolte dal SIM, le forze contrapposte sul teatro di guerra dell'A.S. alla data del 10.6.1940 comprendevano:

Francia:

8 Divisioni nazionali, tunisine, algerine e marocchine di fanteria e «Goumiers» (montagna) con un totale di circa 300.000 uomini, appoggiate da 450 aerei di 1^a linea. Di questa forza ben 150.000 uomini risultavano schierati in Tunisia ai confini occidentali della Libia e nell'estremo sud del Fezzan.

Inghilterra:

6 Divisioni di fanteria, corazzate e di fanteria motorizzata (britanniche, indiane, neozelandesi e australiane), reparti minori di presidio desertico (Camel Corps) per un totale di 130.000 uomini (di cui 90.000 di 1^a linea) cui erano da ag-

giungere circa altri 100.000 soldati del Commonwealth dislocati nel Medio Oriente comprendenti 3 divisioni di fanteria e relativi servizi. 450 aerei della RAF erano dislocati in Egitto ed un altro centinaio su basi della Palestina.

Tre divisioni britanniche: 7^a corazzata, 4^a anglo-indiana e la 6^a australiana raggruppate nella «Western Desert Force» per un totale di 65.000 uomini comprendenti servizi logistici, tecnici e ausiliari unitamente ad elementi del Camel Corps risultavano schierate al confine orientale della Libia e nelle oasi adiacenti di Siwa, Natrun, Sidi Suleiman, Farafra, Bahariya.

Alle 7 divisioni italiane di fanteria assegnate organicamente alla 10^a armata, rinforzata adeguatamente dal Raggruppamento Libico, dal 1° Raggruppamento carristi e con l'appoggio indiretto dei presidi G.A.F. dislocati nelle zone fortificate unitamente ai reparti di altre Armi e Specialità in Mar-marica con una forza oscillante sui 150.000 uomini, si contrapponevano numericamente meno di 1/3 di soldati inglesi (esattamente 45.000 uomini) anche se il divario di forze apparente non deve ingannare la realtà dei fatti, considerando obiettivamente la sproporzione tecnica e d'armamento a favore degli inglesi esistente sul campo di battaglia e che per comodità descrittiva riteniamo utile elencare:

Italiani

Carri Leggeri L. 3	n. 332 (3 t)
Carri Medi M. 11	n. 74 (11 t)
Cannoni campali, c/c-c/a	n. 1.100 (circa)
Automezzi	n. 3.180
Motomezzi	n. 450
Autoblindo	n. 7

Inglese

Bren Carrier Infantry Mark VI	n. 430 (circa)
Carri pesanti Mark I (appoggio fanteria)	n. 57
Carri Medi Mark IV/B	n. 195 (4 t)
Carri Medi Mark II	n. 114 (4 t)
Carri Medi Mark III	n. 64 (14 t)
Autoblindo (Humber, R.R., Morris, Harrington)	n. 74
Cannoni campali, c/c-c/a	n. 800 (circa)
Automezzi	n. 10.000 (circa)

Le forze imperiali britanniche, raggruppate nell'H.Q. Middle East con sede di comando al Cairo sotto la responsabilità del Gen. Archibald Wavell (avente giurisdizione di comando in Egitto, Sudan, Palestina, Transgiordania, Cipro, estesa poi anche sul Somaliland, Aden, Irak e Golfo Persico) com-

prendevano in tale zona operativa una forza di 300.000 uomini mobilitati e pronti sul piede di guerra.

Comandante in capo delle FF.AA. imperiali in Egitto era il Ten. Gen. Maitland Wilson mentre il comandante delle truppe operative ai confini occidentali dell'Egitto era il Magg. Gen. Richard O'Connor che aveva la sua sede di comando a Marsa Matruk.

La RAF del Medio Oriente, al Comando dell'Air Chief Marshal Arthur Longmore, aveva assunto in Egitto la denominazione di Western Desert Air Force (Forza Aerea del deserto occidentale) (W.D.A.F.) e si articolava sul 202° Group (Air Commodore Raymond Collishaw) suddiviso a sua volta nel 250° Wing da bombardamento (Sqdn. 30°, 55° e 113°) e nel 253° Wing (Sqdn. 45° e 211°) tutti equipaggiati con bi-motori da bombardamento medio Bristol "Blenheim"; nel 202° Wing da caccia sugli Squadroni 33°, 80° e 112° su bi-piani Gloster "Gladiator" (paragonabili ai CR.42) e su alcuni Gloster "Gauntlet" (similari ai CR.32); sugli Squadroni 70° e 216° da trasporto con vecchi plurimotori Bristol "Bombay" e Vickers "Valentia"; sugli Squadroni 6° e 208° da aerocooperazione con monomotori Westland "Lysander". Uno Squadrone da cooperazione navale: il 101° di base ad Alessandria/Aboukir con quadrimotori Short "Sunderland" rappresentava la componente da ricognizione marittima alturiera in collaborazione con i "Sea Gladiator" della FAA assegnati alla Mediterranean Fleet.

Complessivamente la RAF/WDAF schierava come velivoli di 1^a linea non meno di 160 fra bombardieri e caccia ai confini con la Libia, mentre un centinaio di velivoli fra ricognitori e caccia-cavalli era schierato in 2^a linea.

Il comando tattico avanzato della WDAF era basato a Maaten Baqqush.

Il Q.G. RAF Middle East aveva giurisdizione su Kenya, Cipro, Palestina, Transgiordania, Aden, Somaliland, Irak, Sudan e si avvaleva di 29 Squadroni operativi di cui 14 in Egitto, 5 nel Kenya, 4 nel Sudan, 4 ad Aden, 1 in Palestina, 1 in Irak, più 4 Squadroni locali fra Cipro, Somaliland, Transgiordania.

Le forze aeree francesi nel Nord Africa comprendevano prima del 10.6.1940 i seguenti reparti:

Caccia

GC. III/4	su H. 75 Curtiss
GC. III/5	su MS. 406
GC. I/9	su MS. 406
GC. I/10	su MS. 406

Sqd. autonome 571^a, 572^a, 573^a, 574^a su D. 510 (poi confluite nei GC. III/1 e III/5)

GC. I/7	su MS. 406 a Estabel (Siria)
GB. I/25	su Le 0.45
GB. II/61	su Bloch 200
GB. III/32 e II/32	su DB. 7
GB. I/62 e II/63	su Martin 167
GB. I/19 e II/19	su DB. 7
GR. I/61	su Martin 167

Dislocazioni sui campi di Algeri (Maison Blanche), Blida, Orano, Setif, Oujda, Biserta, Sidi Ahmed, Gabes, Tunisi. Reparti ausiliari (addestramento, aeronavale, ricognizione, trasporti) sui campi marocchini di Rabat/Salè, Casablanca, Agadir, Marrakesch, Meknes. Complessivamente la forza aerea francese del N.A. veniva valutata attorno ai 900 velivoli anche se in realtà erano disponibili effettivamente 270/300 velivoli di 1^a linea. Dopo il 16.6.1940 la situazione subiva notevoli modifiche per l'afflusso dalla Madrepatria dei seguenti reparti:

GC. III/2	su H. 75	ad Algeri (Maison Blanche)
GC. I/3	su D. 520	ad Kaalat/Djerda
GC. II/3	su D. 520	a Relizane
GC. III/3	su D. 520	a Relizane
GC. I/4	su H. 75	a Meknes
GC. II/4	su H. 75	a Casablanca
GC. I/5	su H. 75	ad Algeri (Maison Blanche)
GC. II/5	su H. 75	a St Denis du Sig
GC. III/5	su MS. 406	a Bir Guernich
GC. III/6	su D. 520	a Costantina
GC. II/7	su D. 520	a Oudna
GC. I/9	su MS. 406	a Oudna
GC. I/10	su MS. 406	a Djedeida

Venivano costituiti 3 Comandi aerei in Marocco, Algeria, Tunisia e i seguenti Raggruppamenti per caccia e bombardieri, ricognitori e trasporti:

Marocco

25° Rgrt. (GC. I/5, II/5)
11° Rgrt. (GB. I/23, II/23, I/32, II/32)
GR. I/22, I/52)
GT. I/15, III/15)

Algeria

26° Rgrt. (GC. I/3, II/3, III/6)
3° Rgrt. (GB. I/11, I/19, II/61)
GR. I/36, II/52
1er Cp. Parà

Aeronavale

(2 Sqd. caccia, 2 Sqd. bombardieri, 1 Sqd. ricognitori, 1 Sqd. Idrosiluranti)

Tunisia

24° Rgrt. (GC. II/7)
8° Rgrt. (GB. I/25, II/25)

Aeronavale

(1 Sqd. caccia, 2 Sqd. bombardieri, 1 Sqd. ricognitori, 1 Sqd. idrosiluranti)

Complessivamente la forza autorizzata dalla CIAF per il N.A. contava 630 aerei di ogni tipo.

Nei pochi giorni di guerra con la Francia l'Aeronautica della Libia non ebbe modo di esplicare alcuna attività offensiva contro l'Africa del Nord francese ad eccezione dei normali voli di controllo, ricognizione e sorveglianza necessari ai comandi per avere un quadro esatto ed aggiornato della situazione.

Al contrario l'aviazione francese effettuò alcune missioni offensive senza però provocare danni di rilievo ai campi, alle attrezzature ed al materiale di volo.

Le operazioni di guerra cessarono il 24 giugno con l'armistizio firmato fra l'Asse e la Francia.

Circa il successivo evolversi degli eventi verificatisi immediatamente dopo l'armistizio, è da precisare che mentre la totalità degli aviatori francesi rimase disciplinata in ossequio alle clausole firmate dal Maresciallo di Francia Philippe Petain, una minoranza si schierò con il Gen. Charles De Gaulle al fianco dell'Inghilterra combattendo in Africa Settentrionale contro gli italiani.

L'evoluzione degli avvenimenti fu la seguente:

Reparti schierati al di fuori della giurisdizione di controllo della CIAF e rimasti fedeli al Governo di Vichy;

Africa occidentale francese

GC. I/4, I/6 Ouakam, Thies
GB. II/62 Bamako

Medio Oriente - Siria

GC. I/7	Rayack (Damasco)
GB. I/39	Estabel
GR. II/39	Estabel

Somalia francese

Sez. collegamenti -Gibuti

Madagascar

Sez. Ricognizione- Tananarive

Indocina

Gruppi autonomi caccia 41°/42°

Gruppo Ricognizione 596°

Gruppo Misto Bombardamento/Ricognizione 43°/595°

Reparti passati con l'Inghilterra

1ª Sqd. Bombardamento con Glenn Martin 167 (già del GB. 1/62) da Biserta ad Aden poi inviata ad operare in AOI.

2ª Sqd. Caccia con Ms. 406 (già del GC. I/7 da Estabel al 274° Wing della RAF in Palestina. Elementi isolati da ricognizione con Potez 63.

Distaccamento aereo del Tchad trasformato in «Tropic Sqdn.» di Fort Lamy ed equipaggiato con «Lysander» e «Blenheim» (2ª Sqd: Bombardamento) (partecipa successivamente alle operazioni militari contro Cufra, poi a Khartoum nel 203° Group della RAF per missioni sull'AOI).

1ª Sqd. caccia (distaccamento aereo Africa Equatoriale) assegnato al 13° Sqdn. della RAF in Egitto. (Partecipa a missioni sull'A.S.I.).

La 2ª Sqd. bombardieri dopo la campagna in AOI viene inviata a Takoradi per equipaggiarsi con Bristol «Blenheim» e rientra in Egitto assegnata al 223° Sqdn. WDAF ad Abu Sweir (poi trasformata in 39° Sqdn. WDAF).

Palestina

Costituzione dei GC. III/2 «Alsazia» e I/20 «Lorena» con personale francese e materiale inglese. Controllo territorio e acque Mediterraneo orientale e protezione impianti petroliferi di Haifa (GC. III/2 poi in Inghilterra si trasforma in 341° Sqdn. «French»). Il GC. I/20 viene successivamente incorporato nel 170° Wing WDAF e partecipa alle operazioni in Libia.

Parte del personale del GC. III/2 forma il GC. «Normandia» inviato in URSS dove verrà incorporato nel Rgt. Aereo «Niemen».

Inghilterra

Costituito con personale francese del IV/2 «Ile de France» il 340° Sqdn. RAF con «Spitfire» (2° Fighter Group). Costituiti con materiale inglese i GB. I/2 «Cigognes» e II/2 «Bery» poi trasformati in 329° Sqdn. e 345° Sqdn. dotati di «Spitfire V». GB. I/25 e II/23 si trasforma in 347° e 346° Sqdn. RAF con quadrimotori «Halifax».

Le successive vicende dell'Aviazione francese verranno descritte nel volume relativo alle operazioni di guerra del 1943.

La Guerra in Africa Settentrionale

La guerra sul fronte libico-egiziano ebbe inizio con un completo atteggiamento difensivo da parte italiana ed uno intenso e

preoccupante di molestia da parte inglese, tendente soprattutto a saggiare la profondità e consistenza dello schieramento italiano, la sistemazione difensiva, la dislocazione dei comandi, i sistemi di rifornimento e delle comunicazioni, l'entità delle forze e il tipo di armamento ed equipaggiamento in dotazione, una serie di elementi importanti che dovevano tornare di enorme utilità ai comandi inglesi per successive iniziative di maggiore ampiezza ed entità.

Il lavoro maggiore nel primo periodo di guerra venne svolto dalla 7ª Div. Corazzata (Brig. Gen. Creagh) che disponeva di circa 10.000 uomini molto bene equipaggiati ed addestrati con circa 360 carri armati fra leggeri (Bren Carriers per trasporto fanteria), da esplorazione, combattimento e rottura appoggiati da un centinaio di autoblindo dei Rgt. Ussari 7° e 11° particolarmente adatte ad operare nel deserto, veloci e stabili, a doppia trazione, armate con mitragliatori Bren e fuciloni anticarro Boys, equipaggiate con apparato R.T. e autonomia con serbatoi supplementari, attorno ai 500/600 km, che operavano in gruppi di 2/3 appoggiate da piccoli autocarri desertici a doppia trazione adibiti al sostegno tecnico-logistico, che trasportavano viveri, acqua, carburante, munizioni, particolari essenziali di ricambio.

All'alba del giorno 11 giugno 26 «Blenheim» appartenenti agli Squadroni 55°, 45° e 113° attaccarono di sorpresa il grande aeroporto di El Adem su cui sostavano non meno di una sessantina di aeroplani appartenenti ad almeno 8 squadriglie di reparti diversi e colpirono attrezzature, depositi e materiale di volo, danneggiando più o meno gravemente 18 aerei fra SM. 81, SM. 79, RO. 37, Ca. 309. La reazione contraria abbatté 3 bimotori mentre un altro veniva distrutto dai CR. 32 decollati in allarme dal T. 2 di Tobruk.

L'attività della R.A. si limitò invece a missioni di ricognizione in Egitto svolte da SM. 79 e Ro. 37, a crociere di sorveglianza e protezione da parte dei caccia CR. 32 e CR. 42, a voli di controllo in mare da parte dei Cant. 501 e di scorta a navi isolate in navigazione costiera fra i porti della Tripolitania e Cirenaica.

Parte del 50° Stormo d'assalto veniva spostata da Sorman a Tobruk T. 2, mentre ferveva l'opera di ripristino alla SRAM di Berka dei Ba. 65 da assegnare al 12° Gruppo in sostituzione degli inadatti Ca. 310.

Il termine delle ostilità con la Francia aveva come conseguenza il disarmo parziale degli aeroporti di Bir Bhera, Tarhuna e Sorman e l'avvio dei materiali aeroportuali nel settore Est unitamente al 15° Stormo BT, all'8° Gruppo CT e al 16° Gruppo d'assalto per riarmare i campi di Maraua, Ain el Gazala e Derna/N. 1 potenziando altresì quello di Tobruk/T. 2, trasferendo i materiali sia con autocolonne

che col piroscalo «Ramb III».

L'ordine di trasferimento del 50° nel settore Est venne impartito su pressione del Comando Superiore FF.AA. della Libia, sollecitato urgentemente a sua volta dal comando 10^a Armata (Gen. Berti) vivamente preoccupato dalle continue incursioni oltre confine di autoblindo inglesi che avevano attaccato numerosi presidi, colonne in marcia, depositi e magazzini arretrati provocando grande allarmismo, scompiglio ed una accentuata psicosi in tutti i comandi non preparati ad attacchi nelle retrovie; si trattava in realtà di un efficace bluff psicologico messo in atto da parte degli inglesi per far credere di possedere forze in misura notevolmente superiori alla realtà! Fra il 10/20 giugno le autoblindate nemiche con rinforzo di carri armati per missioni ravvicinate ed appoggiate in taluni casi da caccia «Gloster» e ricognitori «Westland», compirono decine e decine di incursioni in profondità, sfondando in più parti il «reticolato Graziani» (una barriera di filo spinato lunga 250 km, alta 4 metri e larga 4, corrente lungo il confine egiziano - NdA) e attaccarono le ridotte Maddalena e Capuzzo, Sidi Azeiz (21 km oltre il confine), Gabr Saleh, Bir el Cuasc, Bir el Vescen e Gebel el Arid, tutte località situate ben addentro le retrovie italiane.

Impossibilitati a bloccare e controllare tutte le infiltrazioni nemiche per inadeguatezza o assenza di mezzi idonei e similari, i Comandi dell'Esercito, forse eccessivamente preoccupati, non ebbero altra alternativa che rivolgersi all'aviazione nella speranza che questa fosse in grado, per capacità operativa e sollecito intervento, di respingere e distruggere le inafferrabili autoblindate nemiche segnalate a «centinaia», in decine e decine di località diverse, dalla linea del confine e persino ad oltre 100 km nell'interno del territorio della Marmarica. In base alle prerogative spettanti nei territori d'oltremare ai comandanti superiori delle FF.AA., il Maresciallo Balbo sollecitato dal Gen. Berti e sottoposto a numerose pressioni dallo SM/RE di Roma, non ebbe altra alternativa che chiedere al Gen. Porro di fare tutto il possibile per soddisfare le esigenze dei comandi terrestri mediante accordi diretti fra il comando 10^a Armata e quello del settore Aeronautico Est, che, essendo retto da un Generale di D.A., non poteva che opporre solo in linea di principio talune rimozioni finendo per ottemperare gerarchicamente a quasi tutte le richieste pervenute.

Ebbe inizio in tal modo, sin dai primi giorni di guerra, il più dispendioso e assurdo impiego dell'aviazione che dovette tralasciare obiettivi e compiti ben più importanti, al punto che il primo bombardamento aereo effettuato sul territorio egiziano ebbe luogo solo il 20 giugno, con un attacco sull'aeroporto di Marsa Matruk da parte di SM.81 del 14° Stormo

BT, mentre al contrario la WDAF compiva nello stesso periodo 6 missioni in territorio libico sui campi di El Adem e Tobruk/T. 2 distruggendo al suolo 7 fra SM. 81 e CR. 32 e provocando danni alle attrezzature campali. La prima missione di guerra contro le autoblindate nemiche venne eseguita il 13 giugno con 3 Ca. 310 del 50° Stormo della 159° Sqd. (Cap. pil. A. Dell'Oro) che spezzonavano e mitragliavano i veicoli nemici rintracciati in località Esc Ssegga di fronte alla ridotta Maddalena. Il giorno successivo nuova missione, nei pressi di Amseat a sud della ridotta Capuzzo, di 3 Ca. 310 scortati da 3 CR. 32 dell'8° Gruppo CT che ingaggiavano combattimento con 7 «Gladiator» del 33° Sqdn.. Veniva abbattuto il Ca. 310 del S.M. pil. Garrisi e colpito gravemente il bimotore del Ten. Corda col ferimento di uno specialista. Precipitava anche il CR. 32 del SM. Azzarone che moriva insieme all'Av. Sc. Armiere Pascali che si trovava a bordo del Ca. 310 colpito e caduto in fiamme. Due «Gloster» venivano dichiarati abbattuti dai piloti italiani dell'8° Gruppo (Ten. Piccolomini, S.M. Pavan e Azzarone). L'episodio dimostrò l'ottima collaborazione esistente fra i carristi e gli aviatori inglesi, l'efficienza e l'importanza delle radio-comunicazioni fra i comandi terrestri e la RAF per interventi solleciti a sostegno diretto o indiretto nelle azioni di disturbo nel territorio nemico.

Dopo tale episodio i Ca. 310 del 50° Stormo d'assalto vennero definitivamente radiati dalla 1^a linea e furono gradualmente assegnati all'A.P.C.. L'occupazione dei presidi italiani di El Heira e Garnul da parte di pattuglie motorizzate inglesi fu l'occasione per il Comando 10^a Armata di richiedere e pretendere una maggiore partecipazione dell'Aviazione alla lotta contro le infiltrazioni inglesi e vi furono destinati alla «caccia» oltre i Ba. 65, anche CR. 32, SM. 79 e Ca. 309 che compirono numerose e dispendiose missioni non sempre positive per le difficoltà di rintracciare nel vasto deserto le autoblindate abilmente mimetizzate e occultate. Missioni vennero eseguite a Ponticelli, Amseat, Gars, Giarabub, Bir el Gobi ed altre località minori con l'impiego di centinaia di velivoli sottratti in tal modo da scopi ben importanti e con modesti risultati ottenuti.

Il 22 giugno il Gen. Porro era costretto a prendere decisa posizione con una lettera inviata al Gen. Silvestri Comandante il Settore Aeronautico Est con cui lamentava: «...che contrariamente alle direttive date dal Capo di SMG e dal Maresciallo Balbo per far compiere alla RA attacchi ai campi d'aviazione nemici per infliggere danni considerevoli ai reparti avversari e diminuirne l'efficienza, non è stato possibile compiere un programma efficace e continuativo con i reparti da bombardamento, assalto e caccia, poiché l'aviazio-

ne del Settore Est è stata continuamente impiegata in allarme per la ricerca di autoblindo e per l'attacco a volo radente con spezzonamenti e mitragliamento col risultato che parecchie volte intere pattuglie partite alla ricerca di una o due autoblindo sono rientrate senza averle avvistate per le difficoltà della loro individuazione causata dall'esiguità del bersaglio e dall'ottimo mascheramento.» e proseguiva: «La mancata azione sui campi nemici ha provocato danni rilevanti ai nostri apparecchi per i numerosi bombardamenti cui sono stati sottoposti i campi T. 2 e El Adem. In considerazione di ciò dovrete comunicare al Comando della 10^a Armata che sarebbe assicurato il servizio di ricognizione da parte dei velivoli del Gruppo da Osservazione aerea, ma che non potrà essere continuata come nei giorni passati l'azione offensiva con pattuglie da caccia e da assalto contro poche autoblindo, allo scopo di poter in 2 o 3 giorni dare un rude colpo all'aviazione avversaria.

Naturalmente resta inteso che se fossero segnalati attacchi in massa di carri o concentramenti notevoli di autoblindo, verrà sospesa l'azione sui campi avversari per effettuare invece quella contro i mezzi terrestri». Ad iniziare dallo stesso 22 giugno veniva bombardata nuovamente Marsa Matruk, e nei giorni seguenti e sino al 30 giugno subirono attacchi: Alessandria d'Egitto, Sidi el Barrani, Sollum, Sidi Omar da parte dei bombardieri degli Stormi 10° e 14° mentre missioni offensive di assaltatori e caccia venivano portate a termine nelle zone di confine, sulla litoranea Marsa Matruk-Sollum e in località della Marmarica fra Esc Scegga, Uadi Dolema, Amseat, Sidi Azeiz, Ridotta Capuzzo, Bir Sceferzen, ottenendo in complesso buoni risultati contro autoblindo avvistate. Si verificavano anche scontri con la caccia inglese con abbattimenti di CR. 32/CR. 42 da una parte e di Gloster "Gladiator" dall'altra. Veniva catturato il Ten. Col. Piragino, Comandante del 10° Gruppo CT, costretto ad atterrare in territorio nemico col suo CR. 42 danneggiato in combattimento. Al comando del reparto subentrava il Magg. pil. Carlo Romagnoli. Nonostante i numerosi tentativi fatti dall'Aeronautica per un più razionale impiego dei reparti aerei, le richieste d'intervento da parte della 10^a Armata continuarono con sempre maggiore insistenza e sollecitazioni anche da Roma. Venne quindi deciso, con il consenso del Maresciallo Balbo, di attuare un piano d'attacco tendente ad infliggere un duro colpo ai mezzi blindati nemici, preparando una sorta di trappola sul campo di Sidi Azeiz con un supposto concentramento di automezzi logistici usato come esca e con l'intervento di truppe libiche autoportate della 2^a Div. Libica (Gen. Pescatori) assegnate alla protezione e attacco. L'idea era di far confluire nella zona il maggior numero pos-

sibile di autoblindo per poi attaccarle all'improvviso con aerei d'assalto (Ba. 65/ CR. 32), con la collaborazione di colonne motorizzate necessarie per bloccare eventuali fughe o rinforzi nella zona interessata.

In previsione di attuare questo piano e concordare i particolari, il Maresciallo Balbo partiva alle ore 16,50 del 28 giugno col suo trimotore SM. 79 da Derna accompagnato dal velivolo personale del Gen. Porro, pilotato dal Cap. Leardi, diretto a Tobruk.

I due SM. 79 si misero in volo a quota m 800 sulla rotta: El Fteiah-Ras el Tin-Bomba-Mrassas-Tobruk/T. 2. Alle ore 17,20 una formazione di 15 "Blenheim" del 55° Sqdn. proveniente dal mare con direzione WNW attaccava il T. 2 fatta segno a violento tiro c.a. dalle batterie della Marina e dal «San Giorgio» e bombardava l'aeroporto distruggendo un CR. 42, danneggiando 2 CR. 32 e 5 Ro. 37 con la morte di 6 avieri, dirottando poi ad ovest inseguita dalla contraerea mentre contemporaneamente arrivavano nella zona i due SM. 79 provenienti da Derna e cioè dalla stessa direzione all'incirca dei velivoli nemici. Intuita la situazione, i due trimotori si distanziavano fra di loro mentre il velivolo con a bordo Balbo che pilotava personalmente l'aereo coadiuvato dal Magg. Ottavio Frailich, abbassava il carrello portandosi all'atterraggio nell'intento di farsi identificare e far cessare il tiro di sbarramento.

L'espedito attuato in emergenza però non riusciva a causa dell'eccitazione del momento e l'aereo giunto ormai fra la rada di Tobruk e il perimetro N.W. del T. 2 a circa 200/250 m di quota, veniva fatto segno a tiro mirato da una batteria posta nella zona di Marsa el Heriga ed abbattuto in fiamme ai bordi dell'aeroporto.

L'altro trimotore virava verso il mare invertendo la rotta fatto segno a tiro contraereo e atterrando più tardi ad Ain el Gazala.

Con l'aereo di Balbo morivano tutti i componenti l'equipaggio: Cap. mot. Gino Campanini famoso trasvolatore, Magg. fr. Brunelli, Cap. art. Quilici, il Federale di Tripoli Caretti, il Ten. alp. Balbo, nipote del Maresciallo, il Ten. pil. Florio e il M.llo R.T. Berti. Unanime fu il cordoglio per la morte del Maresciallo Balbo, decorato alla memoria di M.O.v.m. e persino il nemico, nella persona del Maresciallo dell'aria Longomore, volle inviare un messaggio di condoglianze lanciato con un nastro tricolore il 1° luglio sul campo di Bardia da una aereo della RAF. In sostituzione del Maresciallo Balbo il comando delle FF.AA. dell'ASI venne affidato al Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani, Capo di SM/RE. Lo stesso giorno della tragedia il Maresciallo Balbo aveva inviato al comandante la 10^a Armata della Libia un suo dispaccio portante il n. 01/205917/OP del seguente tenore:

«L'impiego dell'Aviazione in questi ultimi giorni è completamente sbagliato. Non si mandano gli aerei ad attaccare le autoblindo, se non in gruppi superiori a 20. Le autoblindo isolate debbano essere cacciate dalle autocolonne dell'Esercito. Muovere rimarco al Comando Settore Est, per avere aderito con troppa facilità alle richieste dell'Armata. Ognuno faccia il suo mestiere, se si vuole che l'Aviazione, al momento del bisogno, sia efficiente.

Il Comandante superiore le FF.AA. dell'ASI

F.to BALBO

Il pensiero del Maresciallo, inizialmente favorevole a taluni interventi dell'aviazione per tale specifico impiego, era stato però sfruttato e travisato in misura anormale dal Comando d'Armata, che con pressioni gerarchiche fatte pesantemente al Comando Settore Aeronautica Est e con continue e assillanti telefonate e richieste, riusciva spesso a far intervenire l'Aviazione contro fantomatiche e non sempre reali apparizioni di mezzi blindati nemici avvistati un po' dovunque in diverse località, in numero non precisato ma comunque spesso superiore alla reale entità. La morte del Maresciallo Balbo e la nomina di Graziani, che conservava fra l'altro la carica di Capo di SM/RE, non rallentarono la pressione dello Stamento che già da tempo sollecitava il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI ad iniziare una offensiva contro l'Inghilterra, ritenendo ormai maturo il momento politico derivante dall'offensiva aerea della Luftwaffe col suo "England Blitz" preludio all'operazione di sbarco «Sea Lowe». Già il 26 giugno Badoglio con lettera personale sollecitava il Maresciallo Balbo a muovere sollecitamente verso Est promettendo l'invio dei rinforzi da lungo tempo attesi in Libia e fra l'altro garantiva: «.....tutta l'aviazione che domandi», anticipando fra l'altro giudizi personali e del tutto errati sugli inglesi definiti: «.....le truppe che hai di fronte non sono abituate ai caldi del deserto. Ne avrai facilmente ragione». Il 28 giugno mattina, poco prima del decollo per il tragico incidente di Tobruk, Balbo aveva ricevuto un telegramma (n. 979/OP) di Badoglio del seguente tenore: «Situazione va chiarendosi nel senso che colonie francesi obbediscono ordini governo. Allora tu non hai che da fare fronte all'Est. Quinta Armata deve servire in tutto come deposito di rifornimento alla 10ª Armata e da essa trarrai Ufficiali, soldati e materiali. Concentra tutti automezzi ad est. Fai tutto per essere pronto il giorno 15. Dammi assicurazione».

BADOGLIO

*

Alla data del 29 giugno, giorno questo che segnò il più basso

indice di efficienza dell'Aeronautica della Libia, il Gen. Porro in un colloquio telefonico con il Maresciallo Graziani ebbe assicurazione e conferma che l'aviazione sarebbe stata impiegata con sani principi, nelle circostanze e condizioni più rispondenti alle caratteristiche precipue dell'Arma Aerea e, confortato da tali dichiarazioni, iniziò con entusiasmo e rinnovata volontà l'opera di rimettere in sesto al più presto la provata Aeronautica della Libia. Il 30 giugno, con lettera diretta al Comando 10ª Armata, il Gen. Porro lamentava le forti perdite subite dall'aviazione della Libia in soli 18 giorni di guerra, fra cui l'abbattimento nella stessa giornata di 3 CR. 32 e un Ro. 37 dell'O.A. con la morte dei 2 componenti l'equipaggio del ricognitore e il ferimento del pilota di un caccia, e chiedeva anche al Comando Superiore FF.AA. dell'A.S.I. di intervenire energicamente per porre un freno alle continue, assillanti richieste dei comandi terrestri per segnalazioni di autoblindo nemiche, spesso immaginarie, regolarmente ex novo, fra l'altro, l'impiego dei ricognitori dell'O.A. in talune ore del giorno e con adeguata scorta di caccia, onde evitare per il futuro le numerose perdite che si erano verificate a causa dell'irrazionale, continua utilizzazione dei Ro. 37 inviati isolatamente dai comandi terrestri in zone da controllare soprattutto per segnalazioni di autoblindo inglesi avvistate in più settori, ma con informazioni non sufficientemente vagliate per accertarne consistenza, presenza e dislocazione.

L'impiego sconsiderato di Ba. 65 e CR. 32 dell'assalto, aveva rapidamente portato ad un logorio tale del materiale di volo, da rendere del tutto inefficiente la specialità assalto. Era stato sufficiente che il nemico prendesse iniziative audaci con le sue autoblindo sin dai primi giorni di guerra, per convincere i comandi terrestri dell'imminenza di un attacco massiccio su Tobruk allorché venne resa intransitabile la «Balbia» fra Bardia e Tobruk, furono avvistate macchine nemiche fra Sidi Omar, Capuzzo, Sidi Rezegh e nelle vicinanze di El Adem. Di fronte a questo supposto pericolo il Maresciallo Balbo aveva riunito tutti i comandi di stormo ordinando loro di impedire a tutti i costi l'avanzata nemica impiegando caccia, assaltatori e persino bombardieri per attaccare, sino al supremo sacrificio, se necessario, truppe, carri armati e autocolonne nemiche. Fra il 17/27 giugno l'intera aviazione della Libia venne impiegata in massa per ricercare e colpire il nemico bombardando inoltre le basi logistiche di Marsa Matruk e Sidi el Barrani anche se si accertò la mancanza fondata di un attacco in grandi forze su Tobruk. Non venne data alcuna tregua al nemico che ritirò oltre il confine i resti delle sue unità di autoblindo e il pericolo venne ridimensionato nella sua reale consistenza.

Il tentativo inglese di saggiare lo schieramento italiano in via di probabili attacchi in forze venne in tal modo frustrato, ma

l'aviazione aveva pagato a caro prezzo un così massacrante impiego poiché al termine dei 10 giorni d'emergenza 3 stormi organici: 10° e 15° BT e 50° d'assalto e 3 gruppi di caccia: 8° 13° e 10° CT erano praticamente sfiniti materialmente e fisicamente, per l'imperversare delle tempeste di sabbia e il quotidiano impegno dall'alba al tramonto che aveva logorato rapidamente macchine e uomini.

Fu necessario far affluire dall'Italia il 33° Stormo BT per reintegrare i vuoti, ma giunto a Bir Bhera da Napoli/Capodichino mentre imperversava un violento ghibli, il reparto dopo 3 giorni di attesa sul campo invaso da vento era praticamente inefficiente nella misura del 90% e dovette essere trasferito a Castel Benito per rimettere in ordine i motori, le armi, gli strumenti, i comandi dei trimotori SM. 79 che aveva in carico lo stormo resi fuori uso dalla sabbia.

Si aggiungano le incursioni nemiche su El Adem e Tobruk/T. 2 e, particolare curioso ma prevedibile, i danni causati ai velivoli parcheggiati da schegge e fondelli di granate contraerei sparate in grande abbondanza dalla DICAT di Tobruk nella cui zona centrale era ubicato l'aeroporto, tiro spesso insensato per l'elevato consumo di munizioni. Per fronteggiare urgentemente la mancanza di mezzi corazzati idonei, di cannoni controcarri e relativo munizionamento, lo SMG trasferiva d'urgenza in ASI un btg. carri «M.11/39» ordinando nel contempo al SAS di portare sollecitamente a Tobruk cannoni da 47/32, munizioni e serventi. Ma nonostante l'attuazione di tali misure d'emergenza, le richieste di intervento della 10ª Armata continuarono anche nei mesi seguenti ad ogni avvistamento sospetto.

Era stato anche necessario un energico richiamo del Maresciallo Balbo al Comando 10ª Armata, affinché l'impiego irrazionale dell'aviazione venisse avviato alla normalità.

Il 30 giugno il Maresciallo Graziani giungeva in Libia e assumeva il comando dello scacchiere e immediatamente iniziava a rendersi conto della situazione esistente che il 2 luglio aggiornava con precise richieste allo SMG, basate sul sollecito invio di automezzi, carri armati e aeroplani. Con l'occasione veniva ripresa in considerazione l'offerta rinnovata dalla Germania dopo un allarmante rapporto a Berlino del Gen. Rintelen che aveva messo al corrente l'OKW della disastrosa situazione esistente in Libia sulle truppe corazzate italiane e sul materiale in loro dotazione. Ancora una volta la Germania, forte questa volta del parere favorevole del Maresciallo Graziani, offrì l'invio di 2 Panzer Divisionen conscia dell'importanza che rivestiva sul terreno desertico dell'Africa Settentrionale l'Arma corazzata. Ma la proposta tedesca trattata in una riunione dello Stamage il 25.9.1940 non ven-

ne accettata per una serie di supposte difficoltà di trasporto via mare del tutto inesatte fornite dal Gen. Roatta e venne accantonata unitamente a prevenzione e riserve mentali.

Ad iniziare dal 2 luglio il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI cessava di essere autonomo e passava alle dirette dipendenze di Superesercito, vale a dire alle dirette dipendenze del maresciallo Graziani come Capo di SM/RE. Tale disposizione esonerava di fatto il Capo di SMG da ogni futura responsabilità, affidando al Capo di SM/RE con diretta partecipazione, l'incombenza di attuare piani operativi, se necessario, e di predisporre la difesa nell'ipotesi di attacco nemico, assumendosi la doppia responsabilità di ogni evenienza militare, anche in qualità di Comandante Superiore le FF.AA. dell'ASI.

Il 2 luglio Badoglio rinnovava al Maresciallo Graziani l'invito a prendere l'iniziativa con una offensiva ad est, precisando che poteva contare esclusivamente sui materiali esistenti in Libia.

Di fronte a tale situazione Graziani obiettava che con le truppe disponibili e i mezzi esistenti poteva fare solo una offensiva limitata e graduale e tale tesi venne accettata, sia pure con molta riluttanza dallo SMG, che s'impegnava fra l'altro ad inviare sollecitamente i richiesti rinforzi.

Alla data del 30.6.1940 la forza dell'Aeronautica della Libia risultava la seguente:

Bombardamento (22 Squadriglie)

SM. 79	n. 129
SM. 81	n. 82
TOTALE	n. 211

Caccia (15 Squadriglie)

Ba. 65	n. 55
CR. 32	n. 58
CR. 42	n. 99
TOTALE	n. 212

O.A. (11 Squadriglie + 2 sezioni)

Ca. 309	n. 68
Ro. 37	n. 21
TOTALE	n. 89

In totale n. 512 velivoli di 1ª linea.

Il 4 luglio durante un violento combattimento aereo, il secondo della giornata, cadeva in impari lotta col suo CR. 42 in fiamme e crivellato di colpi, il S.M. Agostino Fausti della 93ª Sqd. (8° gruppo Stormo CT) che veniva decorato di M.O.v.m..

Il 6 luglio con telegramma n. 1142/OP Badoglio comunicava l'invio in volo di 6 Ca. 310, 6 SM. 79, 36 CR. 42 e con piroscalo trasportante mezzi corazzati anche 6 Ro. 37.

Inoltre era in preparazione l'invio di 18 SM. 79, 36 CR. 42 e 18 Ba. 88.

Il 14 luglio il Gen. Porro con lettera n. 0369/OP predisposta dal Comando Aeronautica della Libia inviava al Capo di SM/RA una prima relazione sugli avvenimenti intercorsi fra l'11 e il 30 giugno e sulle future previsioni operative, relazione così riassunta:

1) P.R. 12 - Attuato con maggiore sviluppo nel settore Ovest rispetto a quello Est. Allestimento campi segreti di Bir Bhera, Bir el Ghen, Sorman, Tobruk/T. 2. Campi di manovra occulti: Amud, Gambut, Arid, Sidi Azeis, Ain el Gazala, Maraua.

2) Sistemazione successiva e previsioni operative ad Est. Concentramento reparti nei campi T. 5 (Tobruk) e Z. 1, Ain el Gazala (T. 4), Tmimi (M. 2), Maturba (n. 3), Derna (n. 1) con campi alternativi a Barce, Bernina, Barka, Sidi el Magrum, Agedabia, Solluch, nella stagione delle piogge per evitare pericolosi impantanamenti.

3) Mantenimento piazzeforti di Bardia e Tobruk e dei relativi aeroporti nella cinta difensiva per difenderli da eventuali minacce di scorrerie armate nemiche.

4) Piano di eventuale abbandono della Marmarica (ad eccezione delle piazzeforti di Bardia e Tobruk) e della Cirenaica, con organizzazione di una difesa della Libia in Tripolitania con la piazzaforte di Tripoli e abbandono della fascia desertica della regione Sirtica.

5) Piano di allestimento di aeroporti in Tripolitania come basi di raddobbo e concentramento in un primo momento e come campi di presidio e manovra successivamente per poter operare con la massima efficacia possibile.

6) necessità di reintegrare e riordinare con una indispensabile sosta e con la massima sollecitudine possibile tutti reparti duramente impegnati con la irrazionale e logorante concezione del Comando Superiore FF.AA. della Libia e per le quotidiane offese nemiche su pochi aeroporti intasati di velivoli e attrezzature tecniche.

7) Necessità di invertire i rapporti numerici della 1^a linea con una maggiore dotazione di caccia rispetto ai bombardieri per la difesa di località e reazione agli attacchi avversari, per ricognizioni armate a breve raggio e considerando altresì la presenza sul fronte di caccia "Hurricane" e "Spitfire".

8) necessità di non più inviare isolatamente SM. 79, Ro. 37 o Ca. 310 in missioni di ricognizione facili preda dell'avversario come negativamente registrato in più occasioni.

Non trasferire più Africa Settentrionale aliquote di bombar-

dieri e ricognitori che andrebbero ad aggravare la situazione esistente sui campi affollati e impantanati facendo affluire invece reparti da caccia per sostituire quelli più provati ed esauriti da ricognizione.

Il Comandante Generale di S.A.

F.to Felice Porro

La pessimistica ma realistica relazione del Gen. Porro che anticipava sfortunatamente gli eventi che si sarebbero verificati alcuni mesi più tardi, analizzava le conseguenze del momento e quelle prevedibili che si stavano verificando in Libia e sulla situazione di crisi che attraversava l'Aeronautica a meno di tre settimane dall'inizio della guerra, per la dissennata utilizzazione dei reparti aerei impiegati assurdamente in compiti propri dell'Esercito, logorati da continue missioni, dal clima, dall'offesa aerea nemica.

Non di rado il Gen. Porro fu costretto a dire no al Comando 10^a Armata, per ricondurre l'impiego dell'aviazione a criteri più logici e meno assurdi, quali ad es. l'invio di bombardieri e assaltatori per ridurre al silenzio una batteria nemica che poteva essere neutralizzata col tiro di controbatteria, rifiutare ad un Ca. 309 la caccia di scorta per trasportare un ufficiale generale in brevi voli di collegamento da un comando terrestre all'altro, sia per evitare dispersioni di velivoli che per non dare nell'occhio, considerando che il "Ghibli" volando a bassa quota offriva meno possibilità d'avvistamento di una pattuglia ed era molto efficace per svolgere tali utili servizi; consigli questi che non sempre vennero compresi ed accettati.

Fra maggio e la metà di luglio 1940, lo SM/RA inviò in Libia 140 CR. 42 per reintegrare i vuoti, sostituire i CR. 32 con reparti organici completi.

Fra il maggio 1940 e il gennaio 1941 la 5^a Squadra Aerea ricevette via mare dall'Italia circa 30.000 t di materiale aeronautico e per impiego aereo, 1060 autoveicoli di ogni specie per reintegrare le perdite subite e 264 motori avio.

Un complesso notevole di materiali avviati con 72 piroscali. Il SAS effettuò, con un totale di 356 velivoli-viaggio, il trasporto urgente di 3090 persone e t 5840 di materiali.

Andarono perdute per trasporto via mare t 378 di materiali, 75 automezzi e 15 motori avio.

Nella prima quindicina di luglio in vista del previsto attacco di Graziani lo SM/RA trasferiva in Libia i seguenti reparti: 12/7 — da Comiso a Tripoli il 9° Gruppo CT (magg. pil. Ernesto Botto) con 33 CR. 42

14/7 — da Comiso a Bengasi il 33° Gruppo BT (Ten. Col.

pil. Ferri Forte) con 16 SM. 79

14/7 — da Lecce a Bengasi il 54° Gruppo BT (Magg. pil. Giuseppe Colavolpe) con 13 SM. 79

15/7 — da Trapani a Tripoli il 67° Gruppo OA con 14 Ro. 37

16/7 — da Trapani a Tripoli 6 Ca. 310 per il 50° Stormo d'assalto

17/7 — da Bresso ad Ain Gazala 6 SM. 79 per il 14° Stormo BT.

Nel giro di due mesi lo SM/RA aveva provveduto a trasferire in Libia oltre ai citati 140 CR. 42 anche 55 velivoli di tipo diverso (SM. 79, Ro. 37, CRDA Cant. 506) per compensare, sia pure parzialmente, le gravi disfunzioni subite dalla RA e dare maggiore consistenza allo schieramento.

Tale preoccupante situazione d'efficienza aveva i suoi fondamenti sugli errati criteri con cui era stata utilizzata l'aviazione ma risentiva gravemente anche della fallace impostazione e dislocazione dei campi d'aviazione, considerando ad esempio nella Marmarica i due aeroporti attrezzati di Tobruk/T. 2 e El Adem posti a soli 90 km dal confine egiziano e a 150 dalle più vicine basi nemiche; questi campi erano pertanto molto vulnerabili, intasati di velivoli (circa 200 aerei disseminati sui due campi fra efficienti e in riparazione) e quindi facile preda delle offese nemiche, anche per mancanza di ricoveri protetti.

Alla errata impostazione tecnico-operativa dell'aviazione italiana, si contrapponeva quella della RAF basata sulla presenza nelle retrovie di ben attrezzati aeroporti muniti di piste asfaltate siti nella zona del Delta e del Cairo (distanza media da Ain el Gazala/Bengasi km 900/1100) quindi al sicuro da probabili offese italiane portate ai limiti di sicurezza dell'autonomia, distanze che garantivano alla RAF la possibilità di operare con tranquillità e di curare al massimo l'efficienza dei velivoli (si consideri che Bengasi venne bombardata per la prima volta nella notte del 17 settembre 1940).

Forte di tali condizioni, la WDAF faceva decollare i suoi "Blenheim" e i caccia "Gladiator" (autonomia rispettivamente di km 1800 e km 715) dagli aeroporti di Khataba, Heluan, Geravla, Amya, Qasaba, Fayum, Kairouan, Asyut, Heliopolis, Amiriya, Hurgada, tanto per citarne alcuni fra i più efficienti per infrastrutture e apparecchiature tecniche, che con breve volo di circa un'ora (km 400/450) si portavano sulle Landing Ground (piste campali segrete) del deserto occidentale di Galal S.E., Sanyet el Qoteifiya, Abu Haggag, Abar Nimeir, Sanyet el Kasaba, Alan Smeit, Fuka West (fascia operativa situata fra il 31° lat. e 27°/28° di long.) fra Ras Abu Lahu e El Daba, a distanze variabili dagli aeroporti italiani della Marmarica fra i 350/400 km (la velocità max.

del "Blenheim" MKI era di km/h 428 e quella del "Gladiator" MK II di 414 km/h).

Le L.G. (terreni di atterraggio paragonabili ai campi di manovra e trampolino della R.A.) non erano altro che delle spianate desertiche numerate e con dislocazione segreta, su cui sostava un nucleo motorizzato della WDAF composto da specialisti: meccanici, armieri, marconisti e altro personale di servizio. Ogni L.G. aveva un deposito campale di carburante e di munizioni, curava il rapido rifornimento dei velivoli e le comunicazioni relative all'assistenza radio, all'arrivo e al decollo assolvendo alle funzioni di campo trampolino per il tempo tecnico strettamente necessario, forniva agli equipaggi le ultime informazioni ricevute, notizie meteo ed altro. Tale organizzazione capillare che fornì generalmente ottimi risultati, salvaguardava al massimo l'efficienza dei reparti, le condizioni tecniche del materiale e l'incolumità del personale consentendo una vita di guerra più accettabile e confortevole di quella che dovevano subire ed accettare gli aviatori italiani, consentendo turni di riposo, svaghi, una alimentazione più sana, un morale più alto, una maggiore efficienza fisica. Ciò spiega, chiaramente, la sorpresa dei comandi italiani di trovare regolarmente deserti, salvo rare eccezioni, tutti i campi d'aviazione conosciuti ed individuati, mentre nel periodo 11 giugno/31 luglio gli aeroporti di El Adem e Tobruk/T. 2 subirono 8 incursioni che distrussero una decina di aerei, ne danneggiarono una quarantina assieme ad aviorimesse e materiali vari con 16 morti e 95 feriti fra il personale dei campi. Due metodi messi a confronto per trarne debite considerazioni!

*

Le azioni navali nelle acque della Libia ebbero inizio il secondo giorno di guerra allorché gli incrociatori «Liverpool» e «Gloucester», scortati da 4 CC.TT. bombardarono Tobruk in concomitanza con un attacco aereo, controbattuti dal «San Giorgio» e dalle batterie costiere. Andò perduto il dragamine «Berta».

Il 21 giugno venne bombardata Bardia dalla N.b. «Lorraine» (francese) e dagli incrociatori «Neptune» e «Sidney». Più intensa l'attività degli aerosiluranti della FAA, in particolare dell'824° Sqdn., che affondarono il 5 luglio a Tobruk il C.T. «Zeffiro» e il 20 dello stesso mese, sempre nella rada di Tobruk, i CC.TT. «Ostro» e «Nembo» distruggendo quasi al completo la 1ª Sqd. CC.TT..

Per bombardamento aereo andava perduto a Bengasi nella notte sul 17 settembre anche il C.T. «Borea» e lo stesso giorno il C.T. «Aquilone» veniva affondato da una mina

all'uscita del porto di Bengasi.

Sempre a causa di mine si perdeva il 5 dicembre la Torpediniera «Calipso» partita da Bengasi per Tripoli, mentre "Swordfish" dell'813° Sqdn. affondavano il 22 agosto nel golfo di Bomba il sommergibile «Iride».

Degna di rilievo fu l'azione della Regia Marina per alimentare e proteggere l'afflusso dei rifornimenti alla Libia che fra il 10 giugno e la fine di novembre effettuò 174 navi-viaggio con piroscafi mercantili e 11 con unità da guerra. Il primo convoglio di una certa consistenza (5 grossi piroscafi) giunse a Bengasi l'8 luglio trasportando 232 autoveicoli, 16.000 t di materiali e 2.200 uomini del R.E.. Seguivano numerosi altri viaggi che trasportavano sino al 31.12.1940 il seguente materiale:

Fucili e moschetti	n. 11.832
Fucili mitragliatori/mitragliatrici	n. 857
Mortai da 45/81	n. 324
Mitragliere da 20/65	n. 116
Cannoni c.c. 47/32	n. 36
Cannoni campali	n. 131
Cannoni c.a. 76/40	n. 48
Colpi di artiglieria	n. 408.530
Cartucce	n. 13.105.290
Bombe da mortaio	n. 238.679
Autovetture	n. 329
Autocarri	n. 2.580
Rimorchi	n. 214
Motomezzi	n. 802
Trattori	n. 73
Carri armati (M. 11/39-M.13/40)	n. 107
Carburante	t. 18.893
Materiale vario	t. 124.501

Gran parte del materiale pervenuto venne avviato in Cirenaica per le esigenze della 10^a Armata, come ad es: i 2 Btg. Carri M.13/40 (2° e 21°), il 10° Rgt. Bersaglieri, alcune batterie motorizzate da 75/32 mod. 37 con trattori SPA/TL. 37 che potevano considerarsi molto idonei al terreno di battaglia dell'Africa Settentrionale. Per i carri M.13/40, un modello più efficiente dell'M.11/39 a causa del cannone da 47/32 in torretta girevole rispetto al 37 mm in casamatta dell'altro carro di maggiore peso ma minore velocità (solo 30 km/h) vi era questo grave handicap che lo poneva in nette condizioni operative d'inferiorità rispetto ai più veloci carri inglesi.

Al 31 dicembre 1940 la Marina utilizzando 244 unità/viaggio per 1.291.245 TSL. aveva trasportato in A.S.I. t 304.467 di materiali di ogni specie e 29.299 militari perdendo solo lo 0,01% del tonnellaggio impiegato (t 13.694). Un eccellente

risultato ottenuto con gravi sacrifici, abnegazione e spirito di cameratismo elevato.

Leggermente più pesanti le perdite di naviglio nella navigazione di cabotaggio lungo le coste libiche fra i porti di Tripoli, Bengasi, Derna e Tobruk dove con i 244 convogli allestiti con impiego di 375 unità/viaggio, si erano perdute per cause di guerra e varie 14878/TSL.

Complessivamente le perdite subite rispetto al naviglio impiegato ed ai risultati ottenuti potevano considerarsi irriskorie, confermando l'iniziale superiorità aeronavale italiana rispetto all'offesa nemica nel problema dei trasporti fra l'Italia e la Libia. Fra i materiali trasportati la 5^a Squadra Aerea ricevette t 17130 di ricambi, attrezzature; t 12530 di carburante avio, 1059 automezzi e rimorchi, 264 motori avio.

Ugualmente rafforzata fu l'organizzazione della regia Marina della Libia, con l'invio di nuove batterie, attrezzature tecniche, materiali di ogni genere con cui fu possibile migliorare la difesa costiera con personale della MILMART, quella contraerea e di avvistamento, le strutture di servizio delle basi navali.

Anche l'Esercito migliorò la sua organizzazione attivando nuove postazioni di artiglieria costiera e di posizione, costituendo battaglioni mobili autocarrati in funzione antisbarco, ampliando la difesa AA delle città libiche, delle basi e aeroporti più importanti fra cui quello di Castel Benito che ricevette i primi cannoni da 88/56 forniti dalla Germania per 4 batterie complete.

Il 24 luglio con lettera n. 1285, il Gen. Pricolo comunicava al comandante l'Aeronautica dell'A.S.I. l'alto encomio del Duce agli aviatori della Libia, i cui valorosi reparti operavano in uno fra i più delicati e importanti scacchieri di guerra dell'Italia, dando prova di elevato spirito di sacrificio e abnegazione non comuni.

Il 31 luglio con telegramma n. 11986/H. 2 firmato dal Capo di SM/RA Gen. Pricolo, il 12° Gruppo d'assalto veniva encomiato per le missioni svolte il giorno 26 luglio e per gli eccellenti risultati conseguiti.

Uguale e sentito riconoscimento perveniva il 4 agosto al comando 50° Stormo d'assalto da parte del Gen. Porro e dal comandante la 14^a Brigata aerea «Rex» per la brillante azione effettuata il 4 agosto (lettera n. 10992/H.2 F.ta Col. Canaveri, Capo SM).

Altro ambito elogio inviava il Gen. Porro il 9 agosto ai cacciatori ed assaltatori che si erano particolarmente distinti in azioni ai primi di agosto.

L'attività offensiva della R.A. si esplicò particolarmente nella zona di immediato interesse bellico italiano e cioè fra Sollum, Sidi el Barrani e Marsa Matruk con bombardamenti

sulle basi logistiche, le vie di comunicazione, le caserme, i porti, la ferrovia con Alessandria, gli aeroporti della zona. Taluni obiettivi dell'Egitto, e particolarmente Alessandria d'Egitto e la zona del Canale (Porto Said - Ismailia) vennero assegnati all'Aviazione dell'Egeo dalle cui basi intercorrevano circa 600/700 km rispetto agli 800/900 km che distavano dalle basi della Marmarica.

Più intensa l'attività dell'Aviazione d'assalto ormai equipaggiata esclusivamente con CR. 32 b.a. e Ba. 65 e più razionale l'impiego del 50° Stormo dopo l'avvenuto addestramento del personale sul nuovo materiale di volo assegnato e il trasferimento sul campo T. 2 Bis per alleggerire l'affollato T. 2 congestionato di reparti operativi.

La migliore organizzazione produceva ottimi risultati contro le autoblindo nemiche che l'esperienza maturata individuava ora con più facilità e attaccava con precisione distruttiva entro e fuori la zona di confine a Dar el Hamra, Sidi Rezegh, Sollum, Gabr Saleh, Bug Bug, Bir Scerfezen, Bir Kruggat. Memorabile la missione del 26 luglio con la distruzione di 4 autoblindo e il danneggiamento di altre 4 nella zona di Sidi Rezegh ad opera del 12° Gruppo d'assalto comandato personalmente dal Magg. Cudugnello.

A rinforzare la 5ª Squadra aerea con la componente da ricognizione strategica, lo SM/RA assegnò la 175ª Sqd. RST su SM. 79 che venne assegnata a Tobruk/T. 5 dopo la constatata difficoltà a far operare con la necessaria tranquillità i Ro. 37 spesso attaccati ed abbattuti dai caccia nemici. Come rinforzi di caccia/combattimento venne avviato in A.S. il 7° Gruppo Autonomo su 32 Ba. 88 che però, a causa dell'insufficienza tecnica del materiale di volo, non ebbe occasione di operare.

Numerosi i combattimenti fra caccia italiani e inglesi che si verificarono nell'estate del 1940 e abbattimenti di "Gladiator" da parte di CR. 42 degli stormi 4° e 2° da C.T. fra cui 3 "Gloster" abbattuti il 4 agosto dai piloti del 9° Gruppo comandati dal famoso asso Magg. Botto, il popolare "gamba di ferro".

Il 9 agosto con telegramma n. 244/OP, il Gen. Pricolo inviava il suo elogio per le azioni del 4 agosto: «Dalle relazioni attività giorno 4 corrente, rilevo con grande compiacimento numerosi et vittoriosi combattimenti aerei - prego portare conoscenza di tutti i reparti partecipanti a tale azione mio vivissimo elogio - Gen. Pricolo».

Anche il Maresciallo Badoglio telegrafava a Supercomando ASI: «Comunicare at vostra Aeronautica mio vivo compiacimento per le riuscite azioni compiute il giorno quattro -Badoglio» e al messaggio del Capo di SMG si univa il «sentitissimo compiacimento» del Maresciallo Graziani e quello

rinnovato ed orgoglioso del comandante la 5ª Squadra Aerea.

Ad iniziare dal 16 agosto arrivarono in A.S., dislocandosi sull'aeroporto di El Adem, i primi 4 SM. 79 aerosiluranti al Comando del Magg. pil. Vincenzo Dequal destinati poi a trasformarsi nella 278ª Sqd. aerosiluranti.

La stessa notte i SM. 79 effettuavano la loro prima missione di attacco nel porto di Alessandria, cui dovevano seguire nei mesi successivi altre numerose azioni. Venne aumentata anche la dotazione di aerei della Ricognizione Marittima con l'invio della 145ª Sqd. RM su Cant. 501 che si dislocò a Bengasi. Vennero inviati altri 4 Cant. 506 per la 614ª Sqd. soccorso.

Ad iniziare dal 5 luglio l'Aeronautica della Libia si trasformava come denominazione in 5ª Squadra Aerea.

La prima M.O.v.m. a vivente assegnata sul fronte dell'ASI venne meritata l'8 agosto 1940 dal giovanissimo Sergente pilota Lido Poli della 73ª Sqd. (9° Gruppo/4° Stormo CT), il quale durante un violento scontro con caccia nemici veniva colpito da pallottola esplosiva al braccio sinistro ma continuava a combattere sino al momento in cui sentendo venir meno le sue forze riusciva ad atterrare e soccorso subiva l'amputazione dell'arto dimostrando stoicismo e sprezzo della vita.

La 1ª offensiva italiana

Le direttive per una operazione offensiva contro la frontiera egiziana pervennero al comando superiore FF.AA. dell'ASI l'11 luglio 1940 con ordine n. 1239/OP dello SMG firmato da Mussolini.

Il Duce aveva inviato precise direttive al Governatore Generale della Libia circa la condotta da seguire, sollecitando i dipendenti enti e comandi ad inviare in A.S. con ogni mezzo tutti i materiali richiesti, per mettere il Maresciallo Graziani in grado di svolgere il compito assegnatogli di fondamentale importanza strategica e politica, e proseguiva: «La nostra aviazione ha ora in Mediterraneo una decisa superiorità sull'avversaria ed ha tre obiettivi da battere: Malta - Alessandria - la Flotta nemica in mare. L'intervento contro questi obiettivi deve essere fatto da masse di velivoli a ondate successive e non da scarse aliquote che non possono produrre che minimi danni. Informate a queste direttive la vostra azione di comando».

F.to MUSSOLINI

Nonostante tale autorevole assicurazione ad altissimo livel-

lo, i mezzi richiesti a suo tempo già dal Maresciallo Balbo tardavano ad arrivare pregiudicando gravemente i preparativi del Maresciallo Graziani, il quale, tanto per fare un esempio, nel suo campionario automobilistico africano aveva solo 216 autobotti per il trasporto dell'acqua potabile che, considerando le difficoltà di trasferimenti a lunga distanza dai pozzi alle posizioni di 1^a linea e le necessità idriche delle truppe notevolmente superiori alla complessiva possibilità di trasporto disponibile, rendevano difficile se non impossibile garantire con continuità ed efficienza tale essenziale elemento di vita. La riluttanza di Graziani ad aderire alle pressanti richieste dello SMG e il rifiuto di sferrare una offensiva per il 15 luglio, comportava un perentorio invito di Badoglio a recarsi sollecitamente a Roma per precisazioni presso lo Stame e il 5 agosto Graziani, presenti Badoglio e Soddu, esponeva personalmente a Mussolini le difficoltà oggettive trovate in Libia e la sua indisponibilità ad attuare con i mezzi disponibili una grande operazione offensiva «improvvisata» e destinata al sicuro insuccesso. Mussolini rimase molto perplesso dell'esposizione pessimistica ed in possesso dei dati statistici sulla quantità e qualità dei materiali militari inviati in Libia fra il 1937/40 chiese più dettagliate spiegazioni in merito alle supposte difficoltà che Graziani esponeva lucidamente. Dopo aver precisato il suo personale pensiero in materia di grandi operazioni coloniali basato sulla sua esperienza africana, sulla disponibilità e qualità di mezzi corazzati idonei, sugli automezzi necessari per l'offensiva e per utilizzarli in numero sufficiente alle necessità logistiche e operative e per il potenziamento della 5^a Squadra Aerea, Graziani ricevette dallo Stame, per le sue richieste, solo promesse verbali per gli autoveicoli e gli aerei, in cambio però di una offensiva sull'Egitto che Graziani precisò poteva essere limitata solo all'occupazione del ciglione tattico dell'Halfaya e di Sollum, da estendere successivamente, dopo aver ricevuto i necessari e indispensabili mezzi corazzati promessi, sino a Sidi el Barrani, base questa per un successivo sviluppo offensivo in direzione di Marsa Matruk da attuare in epoca imprecisata.

*

Il 17 agosto una formazione navale nemica bombardava le posizioni costiere di Bardia con proiettili di grosso calibro. Attaccate da bombardieri SM. 79 che sganciavano numerose bombe, gli inglesi facevano intervenire i loro caccia "Gloster" a protezione delle navi occultando fra i biplani anche un "Hurricane" che con improvvisi passaggi ad alta velocità abbattava in breve tempo 3 trimotori.

Nei successivi scontri che si verificavano con i CR. 42 la WDAF perdeva 7 "Gladiator".

La presenza fra i caccia inglesi del velocissimo e bene armato "Hurricane" fu motivo di sorpresa e preoccupazione per i comandi italiani. Il 18 agosto il Maresciallo Graziani in un rapporto tenuto a Cirene - sede campale del Supercomando A.S.I. - alle massime autorità militari della Libia, presente ovviamente anche il Gen. Porro, faceva il punto della situazione precisando lo stato di preparazione delle FF.AA. della Libia così sintetizzato:

Fanteria

Esuberante (circa l'equivalente di 16 Divisioni tutte di Fanteria appiedata).

Artiglieria

Sufficiente (in gran parte vecchie bocche da fuoco della 1^a G.M. con ruote in ferro cal. 65/17-75/27-100/17-77/28-75 CK. I cannoni più moderni erano i c.c. 47/32 (82 pezzi controcarro) e le mitragliere Breda 20/65.

Mezzi corazzati

Inferiori per numero e qualità a quelli del nemico (332 carri L. 3/35 - 74 carri M. 11/39 con cannone da 37/40).

Morale

Ottimo sotto ogni aspetto.

Terreno

Si presta all'azione in quasi tutte le direzioni a grandi distanze.

Difficoltà

Limitazioni al transito fuori delle piste - nessuna copertura aerea - possibilità di sorprese da parte di piccoli reparti celeri - disorientamento causa ghibli.

Clima

Torrido fra luglio-settembre (temperatura max 50°) umidità-freddo (fra ottobre e marzo).

Comunicazioni

Rotabile «Balbia» buona ma unica strada fino al confine - piste in non buone condizioni sino a Sidi el Barrani - buona rotabile da Sidi el Barrani a Marsa Matruk-Alessandria corredata anche da ferrovia.

Risorse

Nessuna di nessuna specie. Assenza assoluta di acqua e di legna da ardere.

Mezzi di trasporto

Veicoli disponibili n. 2700 in Marmarica - (esigenza giornaliera): per ogni Divisione n. 220 autocarri - per ogni Corpo d'Armata n. 220 autocarri - piazzeforti Bardia e Tobruk n. 130 autocarri - truppe e servizi d'Armata n. 200 autocarri - riserva di Comando superiore FF.AA. dell'ASI n. 150 autocarri - necessità logistiche d'Intendenza n. 1000 autocarri. Totale autoveicoli efficienti disponibili in Cirenaica-Marmarica n. 3787.

Scorte

Sufficienti ma da trasportare al seguito o da prelevare presso i depositi arretrati e magazzini d'Armata e dell'Intendenza A.S.I..

Acqua

Dotazione per due giornate in partenza - mezzi di trasporto idrico insufficienti per il successivo rifornimento.

Munizioni

Disponibili 14 Unfoc (Unità di fuoco) per artiglierie divisionali; 15 Unfoc per armi fanterie (fucili-mitragliatrici-mortai); 6 Unfoc per bombe a mano.

Carburante

Disponibilità t 9000 benzina - t 3300 gasolio (autonomia 3 mesi + 1 mese).

Riserva Strategica: t 1500: benzina - t 15.000 gasolio

Viveri

Disponibilità con autonomia di 20 giorni (Cirenaica) e 60 (Tripolitania).

Aviazione

Sufficiente disponibilità per le necessità operative attuali. Occorre assicurare la padronanza del cielo per l'intera giornata e su tutto il fronte di battaglia. Per garantire tali condizioni è necessario:

- Assegnare un terzo Stormo da caccia completo.
- Completare gli organici dei due stormi esistenti.
- Assicurare i complementi in piloti e apparecchi per i 3 Stormi nel periodo delle operazioni.
- Assegnare per la durata delle operazioni 2 Stormi da bombardamento per eventuali azioni offensive sul mare contro unità inglesi.

e) Completare gli organici dei 4 Stormi da bombardamento in equipaggi ed apparecchi.

f) Assegnare ai 2 gruppi O.A. apparecchi che per caratteristiche di volo e di armamento permettono di assolvere il compito importante senza bisogno di protezione aerea diretta.

g) Assicurare i complementi in piloti ed apparecchi dell'aviazione d'assalto sulla quale si fa grande assegnamento per l'attacco dei mezzi corazzati e delle colonne nemiche.

h) Aumentare il numero degli apparecchi da trasporto per le maggiori esigenze derivanti dal periodo operativo in zona desertica con un minimo di un gruppo - ogni volo 1 ora sul nemico - 12 ore di volo).

I dettagli verranno indicati in apposito studio compilato dal Comando 5^a Squadra Aerea.

La riunione terminava con la firma sul verbale redatto di tutti i generali partecipanti al rapporto.

Il 25 agosto un telegramma di Badoglio annunciava a Graziani la prossima attuazione dell'invasione dell'Inghilterra entro una settimana o al massimo un mese, con l'ordine di attaccare immediatamente in Egitto nel momento in cui i primi soldati tedeschi sbarcavano sul suolo inglese, con l'impegno personale di Badoglio di «assumersi incondizionatamente ogni responsabilità per ordinare l'offensiva», inviare altri rinforzi per aumentare ulteriormente «l'indubbia superiorità di effettivi e di mezzi esistenti» con l'aggiunta di: «... un ulteriore concentramento di aeroplani a sazietà» esprimendo la propria certezza sull'esito positivo e definitivo della battaglia.

Il telegramma terminava enfaticamente con la frase: «Rispondetemi per telegrafo confermando aut meno Mussolini. Badoglio».

Di fronte a questa alternativa del Capo di SMG, non restava che ubbidire e diramare le opportune disposizioni offensive, anche se il 3 settembre Graziani, non sentendosi affatto pronto, sollecitava ancora a Badoglio almeno l'invio di 600 autocarri promessi necessari per motorizzare le due Divisioni libiche.

Badoglio rispondeva il giorno 5 con tono perentorio minacciando di far intervenire personalmente Mussolini per far diramare da Roma l'ordine di attacco fissando come obiettivo immediato la conquista di Sidi el Barrani.

Ancora una volta l'intima riluttanza del Maresciallo Graziani ad intraprendere operazioni offensive con la situazione esistente in Libia, trovò conferma in un memoriale approntato per Mussolini ma poi non inviato, in cui veniva chiaramente denunciata l'impossibilità di agire offensivamente senza una adeguata preparazione giustamente giudicata «precario e pericolosa» da realizzare, con le sole unità di fanteria disponibili in Libia (in quel periodo erano inattive in Italia settentrionale

3 Div. corazzate «Ariete», «Littorio» e «Centauro» e 2 motorizzate - «Trento» e «Trieste» - NdA), per insufficienza di mezzi di trasporto e quindi non in grado di muovere e manovrare per circa 600 km di deserto. Con i mezzi disponibili era solo possibile superare il confine e occupare il ciglione dell'Halfaya - che costituiva un'ottima difesa tattica e naturale - sorvegliando inoltre con elementi mobili il deserto sulla destra e rafforzando le posizioni occupate in attesa che affluissero dall'Italia i mezzi idonei per una ripresa offensiva su più vasta scala.

Gli eventi seguirono però un diverso corso poiché Mussolini, sollecitato da Badoglio, inviò due messaggi a pochi giorni di distanza l'uno dall'altro (19 e 26 agosto), adducendo nel primo ragioni politiche impellenti per avanzare in territorio nemico in considerazione del fatto che i tedeschi stavano per sbarcare in Inghilterra, nel secondo veniva invece confermato l'ordine di Badoglio di avanzare almeno fino a Sidi el Barrani poiché: «...trattative di pace erano imminenti e non dovevamo farci sorprendere dagli avvenimenti senza trovarci in territorio nemico».

Si ripeteva ancora una volta come «leit motiv», la necessità di stato ma non militare prospettata già al momento dell'attacco alla Francia, e Graziani, sia pure malvolentieri, dovette infine ubbidire come soldato all'esigenza di ragioni politiche. Il piano d'attacco approntato prevedeva l'impiego delle 2 Divisioni libiche, del XXIII Corpo d'Armata (Gen. Annibale Bergonzoli), del Raggruppamento libico «Maletti» e della Divisione CC.NN. «23 marzo»: direttrice di penetrazione su Bug Bug-Sidi el Barrani per la zona costiera e Bir Sofafi-Bir Enba per quella più meridionale. Le due divisioni libiche appiedate avrebbero preceduto il XXI C. d'A. auto-trasportato mentre il raggruppamento «Maletti» motorizzato avrebbe vigilato eventuali attacchi e provenienze da S.E. per proteggere il fianco della colonna più importante. Per la parte assegnata all'aviazione e secondo quanto concordato in precedenza fra lo SMG, Superaereo e il Comando Superiore, venne trasferito in Libia il 151° Gruppo CT (Sqd. 366^a/367^a/368^a) al comando del Magg. pil. Carlo Calosso con 30 CR. 42 che venne dislocato a Tobruk/T. 5; venne avvicendato il 10° Stormo BT con il 9° Stormo su SM. 79. Vennero assegnati per le esigenze di trasporto e tecniche dell'aviazione oltre 300 automezzi, nuovi motori di ricambio, attrezzature di ogni genere. Il Comando della 5^a Squadra Aerea costituì con gli SM. 81 lasciati dai reparti da bombardamento una prima squadriglia autonoma da trasporto, mentre il reparto volo della Scuola Paracadutisti con i suoi SM. 81 e una squadriglia di SM. 75 completavano in Cirenaica l'addestramento lancistico del 2° Btg. paracaduti-

sti nazionali trasferendo a Barce i due Btg. costituiti che formavano il Gruppo da combattimento «Tonini» al comando del Ten. Col. M. O. Goffredo Tonini dislocato a Tolemaide nell'ipotesi di un impiego di aviolancio.

Alla vigilia dell'offensiva la 5^a Squadra Aerea disponeva di 300 aerei di 1^a linea comprendenti 110 bombardieri, 135 caccia, 45 assaltatori, 6 trimotori da RST e 4. A.S..

Nelle due settimane precedenti l'inizio dell'attacco, la R.A. bombardò la zona Sollum-Bug Bug-Sidi el Barrani-Marsa Matruk colpendo efficacemente tutte le installazioni nemiche, colonne in marcia, depositi, campi d'aviazione, strade e ferrovia; la RST coadiuvata per la prima volta da CR. 42 da ricognizione tattica fotografica, effettuò numerose esplorazioni sul Canale di Suez per individuare e segnalare il dispositivo in profondità dello schieramento nemico e dare al comando 10^a Armata il maggior numero possibile di informazioni, appoggiata efficacemente da Bardia a Sidi el Barrani dai Ro. 37 dell'O.A. scortati da caccia.

Il 7.9.1940 il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI con direttiva n. 029/OP diramava gli ordini per la 5^a Squadra Aerea comprendenti:

1^a fase: Protezione dei movimenti di raccolta della 10^a Armata nella zona di Bardia, Sidi Azeis, Ridotta Capuzzo, Sidi Omar. Azioni di bombardamento sui campi d'aviazione, centri logistici e sui comandi nemici.

2^a fase: Protezione del movimento da Capuzzo, Ghirba, Sidi Omar su Bug Bug e oltre. Azioni d'assalto contro truppe e mezzi meccanizzati nemici, bombardamento contro obiettivi precisati successivamente.

L'aviazione agirà a massa in armonica aderenza con l'azione delle forze terrestri sempre alle mie dirette dipendenze.

F.to GRAZIANI

In previsione dell'offensiva su Sidi el Barrani, il Gen. Porro invitava, con sue direttive operative emanate l'8.9.1940, i dipendenti reparti: «... ad agire in armonia con le truppe terrestri, immedesimandosi della necessità di agevolare in ogni maniera l'azione delle truppe a terra - direttamente o indirettamente - aderendo e cooperando attivamente nella più lunga misura possibile, sia impedendo che l'offesa dell'aviazione avversaria possa avere dirette e favorevoli conseguenze, sia colpendo gli obiettivi la cui paralizzazione o disgregazione possa favorire l'azione delle truppe nazionali, con una partecipazione diretta al combattimento nel senso di rompere e distruggere particolari importanti, nuclei di resistenza nemica, interdire l'affluenza di rifornimenti e rinforzi, attaccare mezzi meccanizzati e blindati se questi si presentassero in for-

mazione o numero ragguardevole, raccogliere inoltre ogni elemento utile per determinare tempestivamente interventi a ragion veduta».

Fra il 9 e l'11 settembre avvenivano i movimenti preliminari dei reparti interessati all'offensiva, anche se all'ultimo momento il Maresciallo Graziani aveva deciso di modificare il piano d'attacco lanciandolo solo sul settore costiero onde evitare l'eventuale pericolo delle forze corazzate nemiche dislocate, accertate e individuate più a sud. Il piano offensivo riusciva perfettamente sia pure con ritardi sulla tabella di marcia dovuti ad inesperienza di movimento nel deserto di colonne motorizzate, gravi insabbiamenti degli automezzi, perdita dell'orientamento, disturbi nemici con puntate di autoblindo e carri armati, mine, artiglieria, ostruzioni stradali; preziosa fu la collaborazione dell'APC per guidare le colonne insabbiate e provvidenziale l'invio di acqua.

Anche la WDAF ostacolò seriamente a sud il movimento del Raggruppamento «Maletti» con attacchi di bombardieri che, unitamente alle asprezze del terreno, comportarono un rallentamento nella marcia per i numerosi incidenti meccanici occorsi agli automezzi rimasti in gran parte insabbiati, che vennero tolti dall'incomoda posizione dall'intervento di aerei da trasporto che li rifornirono anche di benzina, viveri ed acqua. Gravi inconvenienti tecnici si manifestarono anche per i piccoli carri L. 3/35 che vennero falciati da danneggiamenti; il 60° Btg. carri L partito da Bardia con 40 L. 3/35 giunse a Sidi el Barrani con 2 soli carri efficienti avendo perduto per strada il 98% dei suoi effettivi! Gli altri reparti carristi subirono uguale destino mentre una trentina di L. 3/35 andarono perduti per offese del nemico.

Il 16 settembre Sidi el Barrani veniva occupata e la zona circostante ampliata a sud per una profondità di una trentina di km fra Halam Nibeua-Bir Enba. L'operazione era costata 120 caduti e 410 feriti. Più gravi le perdite inglesi in uomini e mezzi colpiti e distrutti con attacchi aerei.

Lo stesso giorno dell'attacco italiano, Hitler, convintosi ormai dell'inutilità di continuare l'offensiva aerea contro l'Inghilterra e colpito dalle gravi perdite subite dai migliori equipaggi della Luftwaffe, decideva di accantonare la «Leone Marino», preludio al suo definitivo abbandono. La piccola offensiva italiana, voluta più per soddisfare motivi politici che esigenze militari, veniva in tal modo snaturata dagli avvenimenti e svuotata del suo contenuto, finalizzato e coordinato dallo SMG nell'impostazione della «guerra parallela» che le due nazioni dell'Asse stavano combattendo, isolatamente, in forma del tutto indipendente e al di fuori di un comune, auspicabile risultato di vittoria.

Intensa fu in quei giorni di lotta l'attività della 5ª Squadra

Aerea con azioni di bombardamento e assalto, crociere protettive dei caccia, ricognizioni ravvicinate e lontane. I mezzi corazzati nemici distrutti furono una trentina, quelli danneggiati oltre 50 e quelli abbandonati intatti una ventina che assommata agli autocarri distrutti portavano ad oltre un centinaio i veicoli messi fuori uso o catturati per merito dell'aviazione. Da parte nostra andarono perduti 11 trimotori fra SM. 79 e SM. 81 abbattuti in volo o distrutti al suolo da incursioni della WDAF, con 11 morti fra ufficiali, sottufficiali e specialisti, 26 feriti, 19 dispersi: una dolorosa ma significativa dimostrazione dell'impegno e dello spirito di sacrificio dimostrato dagli aviatori per aiutare i commilitoni dell'Esercito.

Le azioni di bombardamento, ricognizione, mitragliamento e spezzonamento videro la partecipazione di 435 velivoli; quelle per crociere di protezione e le partenze su allarme vennero effettuate da 960 aerei che portarono ad un totale di 1400 gli aereoplani impiegati nell'offensiva con complessive 3000 ore di volo, kg 183.000 di bombe e spezzoni lanciati, 60.500 colpi di mitragliatrice sparati.

Lo smacco subito dagli inglesi con l'abbandono di Sidi el Barrani, posta a circa 100 km dal confine libico, località che costituiva un'ottima base di partenza per successive operazioni, costrinse l'Inghilterra ad intervenire e a reagire inviando il giorno 17 nella zona costiera fra Bardia e Sidi el Barrani una formazione navale per bombardare le nostre posizioni. Furono avvistate e attaccate da 2 aerosiluranti della 278ª Sqd. AS (Cap. pil. C.E. Buscaglia) decollati da El Adem, che siluravano, danneggiandolo seriamente, l'incrociatore «Kent» a stento rimorchiato sino ad Alessandria per riparazioni che si prolungheranno per oltre un anno.

Il 13 settembre con telegramma n. 1129/PO. 2 il Gen. Porro inviava il suo riconoscimento agli assaltatori: «Prego esprimere agli equipaggi del 50° Stormo il mio compiacimento per il modo deciso e audace col quale vengono compiute le azioni d'attacco al suolo».

F.to Gen. Felice PORRO

Il giorno 15 giungeva in Libia, per una visita di ispezione alla 5ª Squadra Aerea il Capo di SM/RA Gen. Pricolo, per rendersi conto di persona delle condizioni di efficienza dei reparti, del morale e delle preparazioni del personale, delle condizioni d'impiego del materiale di volo e dei campi d'aviazione.

Le difficili condizioni ambientali col caldo, la sabbia, la mancanza di accettabili condizioni di vita furono le prime evidenti impressioni che colpiscono l'immaginazione del

Gen. Pricolo in misura superiore alle sue previsioni. Particolarmente disagiata risultava la vita nei campi a causa dell'assenza di ogni forma di comfort, per il continuo turbinare della sabbia sollevata dal vento o dalle eliche in moto visibilissimo dall'alto e quindi facile motivo di attacco per gli aerei nemici.

Il personale trovava modestissimo svago riunendosi in qualche tenda in compagnia per ingannare con una qualsiasi attività ricreativa le penose e faticose ore di lavoro e di lotta: era tutto quanto si poteva offrire alla distensione degli uomini! Eccellente il morale e l'entusiasmo di tutti ed ammirevole lo spirito di sacrificio degli aviatori rilevato con sensibile attenzione dal Capo di SM/RA.

Il 18 settembre un telegramma del Maresciallo Graziani al Comando della 5^a Squadra Aerea, così si esprimeva: 1282/OP. 2: «L'aviazione ieri ha fatto miracoli - F.to Graziani», seguito il giorno successivo da telegramma di compiacimento, elogio e incoraggiamento da parte di Mussolini e del capo di SM/RA.

Il giorno 19 settembre, il Maresciallo Graziani allo scopo di regolamentare ancora una volta l'impiego dell'aviazione, emanava il seguente ordine di servizio diretto a tutti i dipendenti Comandi delle FF.AA. dell'ASI.

PROVENIENZA CIRENE N. 303 DATA 19.9.40 ORE 14 01/666/OP.

INDIRIZZI OMESSI

QUOTIDIANE RICHIESTE PER CONCORSO AERONAUTICA PERVENGONO SEMPRE IN ORE AVANZATE NOTTE ET PONGONO COSI' COMANDO SUPERIORE NELLA IMPOSSIBILITA' PROVVEDERE AT TEMPESTIVA EMANAZIONE ORDINE AT AEROSQUADRA PUNTO PREGO DISPORRE PERCHE' RICHIESTE IN PAROLA GIUNGA NO NON OLTRE ORE 19 DI OGNI GIORNO PUNTO CIO' NON RIGUARDA NATURALMENTE RICHIESTE URGENTI AUT STRAORDINARIE CHE POSSONO ESSERE FATTE IN QUALUNQUE MOMENTO PUNTO E' OPPORTUNO CHE ANCHE NEL FORMULARE RICHIESTE SIA TENUTO CONTO NECESSITA' IMPIEGO ECONOMICO MEZZI AEREI SOGGETTI RAPIDO LOGORAMENTO PUNTO AT PROTEZIONE TRUPPE IN ZONA SOSTA SI DEVE PROVVEDERE NORMALMENTE CON ARMI CONTRAEREE E TERRESTRI IN DOTAZIONE PUNTO QUANDO NON SI TRATTI DI OPERAZIONI SPECIALI DA COMPIERE VIRGOLA E' OPPORTUNO LASCIARE ALL'AVIAZIONE NECESSARIA TRANQUILLITA' CIRCA IMPIEGO PROPRI MEZZI PUNTO NON SI COMPRENDE INFATTI RICHIESTA DI STAMATTINA 01/7668 FISSANTE ORARIO COSI' RIGIDO PUNTO PREGO DARMi ASSICURAZIONE CON PAROLA «AEREONAUTICA» DUE VIRGOLETTE PUNTO

—GRAZIANI—

Contrasti fra i diversi comandi vi furono circa i criteri d'impiego dell'aviazione usata da tutti per ogni esigenza anche e soprattutto quelle di non sua specifica competenza, col risultato che quando non fu possibile per motivi di vario genere eliminare o neutralizzare l'offesa del nemico, la responsabilità degli eventi e le conseguenze relative venivano addebitate con irresponsabile disinvoltura all'aviazione, colpevole di non aver avvistate le autoblindo nemiche segnalate su uno sconosciuto punto dell'immenso e uguale deserto, e di aver provocato, a causa del mancato intervento, la distruzione di una autocolonna isolata, di non aver segnalato con tempestività presenza e consistenza del nemico.

Una serie gratuita di accuse ingiustificate che mortificavano i sacrifici degli aviatori e l'abnegazione dimostrata da tutti per alleviare, colpire ed eliminare quando possibile l'invisibile ma onnipresente minaccia nemica su un territorio lungo 600 km e largo poco meno il perimetro della Marmarica sottoposto alle offese inglesi.

Fu necessario far comprendere ai comandi terrestri ed anche navali, che l'aviazione andava salvaguardata con raziocinio per poter assolvere i compiti propri delle sue funzioni di guerra e non usata indiscriminatamente in continuazione, col risultato di aver provocato una grave crisi d'impiego e d'efficienza con il logoramento rapido e insensato del materiale di volo, crisi che finì per ripercuotersi inevitabilmente nel contesto generale delle operazioni di guerra allorché si verificò la vera necessità d'intervento e d'azione di tutti i reparti della 5^a Squadra Aerea.

Le energiche disposizioni per razionalizzare l'impiego aereo adottate col pieno appoggio a livello SMG dal Gen. Pricolo, cominciavano a dare i loro frutti con l'aumento dell'efficienza dei reparti, alcuni dei quali ridotti al 30% della loro potenzialità.

Venivano avvicinati alcuni reparti fra i più provati quali il 10° e 33° Stormi da BT, venivano aumentate le SRAM per una più sollecita ed efficiente rimessa a punto del materiale di volo, migliorate le condizioni sui campi con provvidenze a favore della tutela fisica e morale del personale, aumentata la difesa c.a. a b.q. dei campi affidata all'Aeronautica e quasi inesistente all'inizio della guerra.

Le direttive che il Gen. Pricolo assegnò al Comandante la 5^a Squadra Aerea prevedevano:

Futuri sviluppi operativi contro l'Egitto

1) Impiegare, con opportuni intervalli, l'aviazione a massa, protetta dalla caccia contro l'obiettivo resistente di Marsa Matruk.

2) Attaccare le eventuali forze mobili del nemico con reparti d'assalto protetti dalla caccia.

3) Impiegare essenzialmente l'aviazione da caccia in servizio d'allarme, facendo compiere al massimo un paio di crociere al giorno, in parte adeguate a quelle che il nemico può far gravitare nella zona.

4) Utilizzare l'aviazione da O.A. per il R.E. durante lo svolgimento delle crociere per agire in campo esplorativo sotto la protezione della caccia.

5) Contenere, per il momento, le azioni di bombardamento contro Alessandria e la Valle del Nilo nelle ore notturne, con scopi specialmente di disturbo, rinunciando, di regola, ad azioni diurne, lontane e senza scorta.

6) Dare il massimo sviluppo ai reparti aerosiluranti contro navi in mare aperto. Considerevole è il fatto che su 4 attacchi condotti in mare aperto, 3 siluri hanno raggiunto il bersaglio.

7) Intervento diurno dell'aviazione da bombardamento contro forze navali solo con adeguata protezione di velivoli da caccia.

Seguivano nella relazione altre considerazioni di minore importanza per future operazioni, spostamento dello schieramento in avanti, sistemazione di campi appoggio ed altro. Il 21 settembre il Gen. Pricolo rientrava a Roma e riferiva a Mussolini sulla situazione esistente in A.S.I. per la 5ª Squadra Aerea.

Sul finire del mese di settembre il Gen. Porro inviava una relazione allo Stato Maggiore R.A. che conteneva alcuni apprezzamenti sull'aviazione inglese in Egitto, ricavati da deduzioni, constatazioni e informazioni di diversa provenienza ma comunque utili ad avere un quadro più ampio e più chiaro sul nemico.

La relazione esordiva mettendo in rilievo l'eccessiva valutazione data alla RAF pur nella obiettiva constatazione di disporre di qualità, metodi, mezzi eccellenti, solida attrezzatura logistica, ottimo servizio di intercettazioni e informazione. La WDAF veniva numericamente valutata in una forza iniziale di circa 300 velivoli suddivisi razionalmente nelle varie specialità d'impiego, anche se si aveva motivo di ritenere aumentato il numero supposto considerando le perdite subite e i rinforzi pervenuti.

Il personale navigante risultava composto in gran parte di inglesi e australiani; la WDAF veniva giudicata indubbiamente inferiore per spirito aggressivo e combattività alla R.A. e particolarmente alla 5ª Squadra Aerea della Libia, giudicando obiettivamente il comportamento dei reparti che avevano operato sino a quel momento entro e fuori i confini della Libia e in particolare per il bombardamento, mentre

migliori risultati andavano attribuiti alla caccia.

I reparti da bombardamento sono stati raramente avvistati sui campi più avanzati e saltuariamente su quelli arretrati di Sidi el Barrani, Marsa Matruk, Fuka, El Dabà, particolarmente nelle ore notturne.

Gli aeroporti permanenti posti in posizione più arretrata sono dotati di attrezzature e ben fornite officine di raddobbo, centri logistici di grande importanza ed entità. Quelli avanzati dispongono del necessario per operare efficacemente.

Le azioni di bombardamento sono effettuate simultaneamente e in forma reiterata sulle linee avanzate, porti, aeroporti in modo da far coincidere nella stessa giornata l'offesa sul maggior numero possibile di obiettivi, anche a scapito di ottenere modesti risultati, considerando anche l'esiguo numero di bombardieri impiegati: da 2 a 5 indirizzati su più bersagli attaccati a più riprese.

La provenienza degli attacchi è quasi sempre dal mare e ad altissima quota, con impiego di bombe di piccolo calibro e spezzoni, tiro impreciso, risultati molto modesti.

Gli obiettivi colpiti non hanno sinora superato il meridiano di Derna, il che fa supporre che le autonomie non consentano di raggiungere obiettivi più lontani e che le basi di partenza siano molto arretrate. Generalmente i bombardieri non risultano scortati da caccia mentre sono stati notati spesso presenza e intervento di caccia nelle missioni di assalto condotte da Ba. 65 e CR. 32.

I tipi di apparecchi più comunemente avvistati sono: Bristol "Blenheim", Gloster "Gladiator" e Fairey "Swordfish" usati questi ultimi con notevoli risultati in una brillantissima e ardita attività su Tobruk e Bomba contro CC.TT., torpediniere, sommergibili, piroscafi. Usano piccoli siluri che lanciano di sorpresa a volo radente e da distanze molto ravvicinate. I piloti sono espertissimi nelle manovre e sono quasi sempre riusciti a rientrare incolumi alle loro basi. Saltuariamente e in numero limitato sono apparsi "Spitfire" e "Hurricane", il primo nel cielo di Alessandria mentre il secondo venne osservato per la prima volta il 17 agosto, dove, agendo di sorpresa fra i "Gloster" di protezione a forze navali sottoposte a bombardamento, riuscì ad abbattere incontrastato, successivamente, 3 SM 79 malgrado questi si difendessero energicamente. Tale velivolo portato certamente da un pilota d'eccezione, sfruttando le sue eccezionali spinte di velocità, con abilissime manovre riusciva sempre a tenersi in ombra dal fuoco di difesa dei bombardieri, attaccando con impennate repentine partendo dal bordo dell'ala con scivolata trasversale, falciava con le sue otto armi il trimotore nel momento che questi collimava la sua traiettoria.

La relazione si concludeva con le difficoltà che si sarebbero

incontrate se numerosi "Hurricane" avessero sostituito in un immediato futuro i "Gladiator" ancora in servizio.

L'Operazione «Compass»

La conquista di Sidi el Barrani e le prospettive di una ulteriore avanzata in Egitto, se da una parte creavano favorevoli condizioni tattiche per futuri sviluppi di azione, dall'altra complicavano l'organizzazione logistica italiana già non molto efficiente, che doveva spostare di oltre 200 km in avanti l'autonomia degli autotrasporti dai depositi della Marmarica e della Cirenaica, con distanze intercorrenti fra i 700/1000 km percorribili mediamente in 3/4 giorni.

Occorreva migliorare anche le condizioni di viabilità, allacciando la «Balbia» con la pessima strada esistente per Sidi el Barrani e portare un acquedotto da Bardia a Barrani, opera questa che avrebbe consentito un notevole risparmio di tempo, autobotti e carburante preziosi, migliori condizioni di vita ai soldati.

Il Maresciallo Graziani richiese nuovamente allo SMG i rifornimenti promessi e in due visite effettuate a Roma dal 29 settembre al 6 ottobre, non riuscì ad ottenere nulla di concreto se non vaghe promesse, pur venendo a conoscenza che il R.E. aveva in Italia una riserva strategica di 25.000 mezzi accantonati per eventuali operazioni contro Grecia e Jugoslavia ed ebbe fra l'altro notizia del nuovo rifiuto italiano a utilizzare unità corazzate tedesche in A.S.I..

Il 4 ottobre vi era stato al Brennero un colloquio Hitler-Mussolini e con l'occasione il Duce, su parere dei suoi consulenti militari, aveva ancora rifiutato l'offerta della Germania di inviare in A.S.I. truppe corazzate pur consentendo all'OKW, da tempo preoccupato, di rendersi conto della situazione africana per mezzo di una missione al comando del Gen. von Thoma esperto di unità Panzer, che nella seconda metà di ottobre arrivò in Libia.

La risposta negativa sull'impiego di unità Panzer in A.S.I. data da Mussolini a Hitler il 4 ottobre traeva forza e sostanza da una riunione su tale argomento in precedenza tenuta presso lo Stato Maggiore Generale il 29.9.1940, presenti Badoglio, i Capi di SM delle FF.AA. e i loro Sottocapi (per la R.A. partecipava il Gen. S.A. Giuseppe Santoro - NdA), nonché con i Generali Soddu, Roatta (SM/RE), Armellini (Stamage).

Alla richiesta avanzata dal Gen. Pricolo per accettare una eventuale collaborazione aerea tedesca contro Alessandria d'Egitto, il Maresciallo Badoglio rispondeva: «I tedeschi hanno offerto due Divisioni corazzate. Roatta, che ha studiato la questione, dice che per il trasporto di una sola Divi-

sione corazzata occorreranno 3 mesi (affermazione del tutto inesatta poiché la 5ª Divisione corazzata leggera del DAK -9300 uomini, 2011 automezzi, 60 Panzer, 10 autoblindo, 48 cannoni, t 2400 di materiali - venne trasportata al completo con 12 piroscafi fra il 7/19 febbraio 1941 da Napoli a Tripoli - NdA).

Proseguiva il Maresciallo Badoglio: «... noi abbiamo dovizia di uomini e questi uomini in Africa sono superiori ai soldati tedeschi. Quindi se dovrò trattare la questione, tratterò per la cessione prevalentemente di materiali, non di uomini. Invece non posso dire: datemi i vostri apparecchi da affidare ai nostri; non ce li darebbero mai. Per l'aviazione si tratterà quindi di reparti organici» (in quel periodo la Germania aveva ceduto all'Italia 50 "Ju. 87" e si era impegnata per altri 100 - NdA).

Con tali personali e superficiali convinzioni, Mussolini, che si fidava dei suoi generali, non poteva dare a Hitler che una risposta negativa.

Graziani ritornò alla carica il 24 ottobre (foglio n. 01/1740/OP) parlandone con il gen. von Thoma in Libia, precisando che l'attacco al campo trincerato di Marsa Matruh esigeva l'impiego di forze corazzate che in realtà non aveva, e che avrebbe gradito l'impiego di unità corazzate germaniche per il pieno affidamento che queste potevano dare come addestramento, capacità operative e possibilità tecniche e d'armamento, pur non nascondendo che alle unità Panzer sarebbe andato il maggior merito della vittoria. Questa nuova richiesta comportò una precisazione dello SM/RE sollecitato dallo SMG che con foglio n. 09166/397 SME del 27.10.1940 chiese al Maresciallo Graziani: «... un chiaro giudizio circa intervento reparto germanico indispensabile per provocare con piena cognizione di causa decisione Superiore».

Ma ormai lo SMG aveva deciso negativamente impegnato com'era per preparare l'attacco alla Grecia.

Mentre fervevano i lavori di consolidamento, apprestamento di infrastrutture e difensivi a Sidi el Barrani e zone limitrofe, soluzione questa adottata forzatamente dal Supercomando ASI per prevenire eventuali controffensive inglesi, il 28 ottobre l'Italia attaccava la Grecia utilizzando fra l'altro sul tormentato e montuoso fronte albanese la Div. corazzata «Centauro» con 163 carri "L. 3/35" e un Btg. carri «M. 13/40» non ancora presenti e schierati sul fronte in ASI. L'impiego dei carri in Grecia poteva considerarsi assurdo e in contrasto con ogni teoria dottrinale sui mezzi corazzati rispetto alle necessità della Libia.

Erano presenti inoltre in Albania, su un piccolo territorio montuoso oltre 3500 automezzi, all'incirca quanti ne aveva

al momento a disposizione l'Intendenza dell'ASI per tutte le necessità della 10^a Armata.

Tutto preso dall'euforia e dalle rapide speranze di vittoria del nuovo fronte aperto nei Balcani all'insaputa di Hitler, Mussolini confermò nel convegno di Firenze il pensiero negativo dello SMG italiano sull'offerta germanica di unità Panzer e il giorno successivo - 29.10.1940 - lo SMG con foglio n. 3661 rispondeva negativamente alla relazione di Graziani (n. 01/1740/OP) precisando fra l'altro: «... l'impossibilità di poter inviare in ASI le autoblindo necessarie per la costituzione della Brigata corazzata in preparazione in Cirenaica».

In tale modo si creavano i presupposti del disastro italiano in Libia del dicembre-gennaio 1941, poiché un ultimo disperato tentativo fatto da Graziani il 17 dicembre a battaglia iniziata ma non ancora perduta, esposto inviato personalmente a Mussolini (foglio n. 3/R.P.) chiedeva: «... se noi potessimo avere una o due Divisioni corazzate, faremmo sicuramente ripassare al nemico il ciglione di Sollum» e proseguiva: «Nel progetto di invio della brigata corazzata, auspice il von Thoma, era previsto per l'afflusso un tempo inverosimile. A me, quaggiù, occorrono autoblindo, carri armati, armi anticarro ed automezzi. Se possono affluire organicamente raggruppati in Divisioni corazzate, tanto meglio, purché giungano in tempo» e concludeva drammaticamente: «Duce, mandateci presto i mezzi corazzati e i soldati d'Italia salveranno la Libia».

Errati concetti operativi, superficiali valutazioni, personali convinzioni, irrazionale distribuzione di mezzi e materiali, ingiustificate prevenzioni nella collaborazione con la Germania, insufficienza tecnica e basso livello qualitativo dell'armamento italiano, furono le concause negative ma determinanti che contribuirono in varia misura allo sfacelo ed alla distruzione della 10^a Armata ed al conseguente disfacimento della 5^a Squadra Aerea della Libia che in 8 mesi di lotta perdette 670 aereoplani di ogni tipo.

Il Servizio Informazioni italiano in Egitto si mostrò sempre molto efficiente ed attivo, pur esplicando un lavoro su basi prevalentemente strategiche, certamente più utili ai Superiori Comandi per una visione più ampia del dispositivo nemico. Ma unitamente alla copiosa messe di utili informazioni, comunicò non di rado notizie fantasiose e allarmistiche che ingenerarono spesso allarmismo e preoccupazioni infondate, fonte non di rado di affrettate decisioni, quale ad esempio la notizia sulla entità delle forze nemiche in Egitto: «che le fonti confidenziali fanno ascendere a 18 Divisioni di cui 9 dislocate nel deserto occidentale». (Vi erano a quel momento solo 3 Divisioni di cui due motorizzate e una sola corazza-

ta - NdA).

Anche l'entità della WDAF venne fornita in misura eccessiva alla reale consistenza (circa 1200 velivoli di 1^a linea) rispetto a quanti effettivamente ne schierava l'aviazione nemica al momento in numero non superiore alle 400/450 unità. Più carente si dimostrò invece l'informazione tattica su cui era più facile attuare colpi di mano o prevenire minacce, poiché quest'ultima branca poteva essere esplicata specificamente dai nativi che in gran parte erano stati però allontanati dalle zone di confine dalle autorità militari inglesi. Più facile invece per gli inglesi la possibilità di ottenere informazioni, predisporre basi segrete e attuare sabotaggi utilizzando gli arabi della Libia e sfruttando i loro risentimenti nei confronti dell'Italia.

Tale aspetto importante venne coordinato in modo capillare soprattutto utilizzando elementi Senussiti, e collegando i vari nuclei di spionaggio con elementi del LRDG che iniziò alla fine del 1940 la sua attività di sabotaggio attaccando il campo d'aviazione di Murzuch (Sahara) distruggendo con cariche esplosive un'aviorimessa e i velivoli ivi parcheggiati.

Un primo significativo inizio di ciò che negli anni successivi sarebbe stato attuato su più larga scala e con più disastrosi risultati. Il 28 settembre il Capo di SMG Maresciallo Badooglio nell'esaminare collegialmente presso lo Stomage la «Situazione strategica in relazione alle operazioni in Egitto» osservava:

1. Attività Marina inglese - Modesta e di nulli effetti contro le coste della Marmarica, nessun serio tentativo di ostacolare il traffico con l'ASI e attività poco redditizia di sottomarini nemici.
2. Conferma dei compiti assegnati alla R.M. definiti nelle «Direttive al Capo di SM/RM del 16.9.1940» - Migliore organizzazione dei porti della Libia, questione di preminente importanza (vedi foglio n. 2733 del 25.9.40).
3. Compiti affidati alla R.A. - Questi compiti molteplici sono adempiuti con grande prodigazione e in relazione alle possibilità reali della R.A..
4. Ricognizione aerea - Non presenta al momento soddisfacenti soluzioni ed anche disponendo di una ricognizione perfetta la Marina non potrebbe approfittarne. Il suo stato di inferiorità rispetto alla Flotta di Alessandria non le permette, per ora, di intervenire nel Mediterraneo orientale, zona nella quale opera la Marina inglese.
5. Bombardamento in picchiata - La RA dispone di una dozzina non più di ottimi "Stukas". Tale numero esiguo dovrà salire a 50 secondo impegni in corso con la Germania. Questo problema e quello della ricognizione saranno tenuti presenti allorché verrà discusso il concorso della Germania.

6. **Questione Aerosiluranti.** Questa specialità appena agli inizi, sta ricevendo molte cure da parte della R.A.. La mancanza di siluri e di parte di essi dovrà essere superata col concorso della R.M..

Il capo di SMG
F.10 BADOGLIO

*

Il successivo sviluppo delle operazioni militari in Egitto e l'occupazione di Marsa Matruk quale punto strategico per attacchi al cuore del dispositivo nemico, e la sua valorizzazione nel pensiero di Mussolini, doveva costituire il primo passo per una decisiva battaglia tesa alla conquista del Canale di Suez. Mussolini si disse convinto che la superiorità italiana in artiglieria, carri armati e aeroplani costituiva una seria premessa di successo per le spedizioni militari successive che egli voleva avessero inizio il 10/15 ottobre, prima cioè del previsto e ormai deciso attacco alla Grecia.

Ma ancora una volta Graziani ritenne opportuno prendere tempo e completare la sua organizzazione bellica e logistica. Sul finire di novembre era stata iniziata la costituzione, nella zona di Tobruk, di una Brigata corazzata prevista su 2 Btg. carri «M. 11/39» e 1 Btg. carri «M. 13/40», 2 Btg. carri «L. 3/35», un rgt. Bersaglieri, un Rgt. Artiglieria motorizzato, Cp. controcarri, batterie c.a. un autogruppo di manovra e servizi vari.

Una forza iniziale di 2400 uomini, 65 carri M., 28 carri L., 6 autoblindo, 20 cannoni, 8 c.c. 47/32, 12 mitragliere da 20 mm, da aumentare gradualmente con l'arrivo di nuovi reparti ad un maggiore organico. L'unità venne posta al comando del Gen. Valentino Babini e rappresentava, in quel momento particolare, l'unica, anche se modesta unità corazzata organica dotata di un certo peso e discreta capacità offensiva, per opporsi ai mezzi corazzati inglesi che avevano carri da combattimento da 15 t con cannoni da 40 mm e carri da sostegno per fanteria da 26 t con cannone e coraz-

zatura di 80 mm praticamente invulnerabile all'epoca ai colpi d'artiglieria con calibri da 75/100 e ancor più agli anticarro da 47/32.

Per una serie di circostanze, non fu però possibile potenziare come nelle previsioni la piccola unità corazzata. L'Esercito inglese in Egitto continuava intanto a rafforzare il suo organico con l'afflusso fra settembre/novembre di altri 130.000 uomini, 104 carri armati da esplorazione/combattimento, 50 «Mathilda» per appoggio fanteria, 48 cannoni controcarro da 40 mm, 20 «Bofors» contraerei da 40 mm, 48 pezzi da campagna cal. 88/27 e 250 fuciloni c.c. «Boys», 500 mitragliatori «Bren». I soli velivoli «Hurricane» inviati a tutto dicembre dall'Africa occidentale a tappe in Egitto superarono il centinaio di esemplari. Anche la WDAF aveva ricevuto rinforzi col 70° Sqdn. da bombardamento dotato di bimotori pesanti Vickers «Wellington» (autonomia 2000 km - velocità 380 km/h - bombe 2000 kg), la sostituzione di gran parte dei «Gloster» con i più veloci e ben armati «Hurricane», l'arrivo dell'84° Sqdn. bombardieri su «Blenheim», del 73° Sqdn. caccia trasferito dall'Inghilterra con la n.p.a. «Furious» e successivamente in Egitto via Takoradi, il 3° Sqdn. RAAF (Australia) con una dotazione mista di aerei «Gauntlet», «Gladiator» e «Lysander», mentre uno squadrone di aerocooperazione, il 208°, si trasformava gradualmente su «Hurricane» da ricognizione fotografica. Al pericoloso potenziamento della Western Desert Force e della WDAF, si contrapponeva negativamente sul finire di ottobre l'inizio della guerra fra Italia e Grecia, che costringeva il comando britannico nel Medio Oriente a trasferire nella penisola ellenica 2 squadroni da bombardamento (84° e 211° su «Blenheim») e uno da caccia (80° su «Gladiator») anche se la situazione veniva ristabilita in parte sotto il profilo numerico dalla presenza qualitativa di velivoli più moderni e combattivi notevolmente superiori a quelli italiani.

La 5ª Squadra Aerea con gli avvicendamenti che si erano verificati nel frattempo allineava alla data dell'1.2.1940 i seguenti reparti:

Comando di Squadra e 5° Reparto di volo	Apollonia
Comando 13ª Div. Aerea «Pegaso» - Gen. D.A. Attilio Matricardi -	Ain el Gazala
9° Stormo B.T. (Col. pil. Mario Aramu) su SM. 79 (nuova assegnazione)	Gambut
26° Gruppo (Sqdn. 11ª/13ª) Ten. Col. pil. Italo Napoleoni	Martuba
29° Gruppo (Sqdn. 62ª/63ª) Ten. Col. pil. Guglielmo Grandjacquet	Gambut

14° Stormo B.T.	Tmimi
44° Gruppo (Sqd. 6 ^a /7 ^a)	Tmimi
45° Gruppo (Sqd. 2 ^a /22 ^a)	Tmimi
33° Gruppo Aut. BT (Sqd. 59 ^a /60 ^a)	Z.1
54° Gruppo Aut. BT (Sqd. 218 ^a /219 ^a)	Ain el Gazala

Comando 9^a Brigata Aerea "Leone" - Gen. B.A. Raoul da Barberino Tripoli

15° Stormo BT.	Castel Benito
46° Gruppo (Sqd. 20 ^a /21 ^a)	Castel Benito
47° Gruppo (Sqd. 53 ^a /54 ^a)	Castel Benito

41° Stormo B.T. (Col. pil. Enrico Pezzi) (nuova assegnazione)	Benina
59° Gruppo (Sqd. 323 ^a /233) Ten. Col. pil. Emilio Draghelli	Benina
60° Gruppo (Sqd. 234 ^a /235 ^a) Ten. Col. pil. Pasquale d'Ippolito	Benina
114° Gruppo Aut. BT. (Sqd. 1 ^a /2 ^a Bis) su SM. 79-SM. 82/B	Ain el Gazala
278 ^a Sqd. Aut. AS (Cap. pil. Carlo Emanuele Buscaglia)	El Adem
175 ^a Sqd. R.S.T.	Z.1

Comando 14^a Brigata Aerea "Rex" - Gen. B.A. Bruno Cassinelli) Tobruk

2° Stormo C.T.	Gambut
8° Gruppo (Sqd. 92 ^a /93 ^a /94 ^a)	Menastir
13° Gruppo (Sqd. 77 ^a /78 ^a /82 ^a)	Gambut

4° Stormo C.T.	El Adem
9° Gruppo (Sqd. 73 ^a /96 ^a /97 ^a)	El Adem
10° Gruppo (Sqd. 84 ^a /90 ^a /91 ^a) (Magg. pil. Carlo Romagnoli)	Bengasi/Berka

50° Stormo d'Assalto (Ten. Col. pil. Alberto Moresco)	Tobruk/T.2
12° Gruppo (Sqd. 159 ^a /160 ^a)	Tobruk/T.5
16° Gruppo (Sqd. 167 ^a /168 ^a)	Tobruk/T.2

151° Gruppo Aut. C.T. (Sqd. 366 ^a /367 ^a /368 ^a)	Amseat
7° Gruppo Aut. Combattimento (Sqd. 76 ^a /98 ^a) su Ba. 88-Magg. pil. Marcello Fossetta (nuova assegnazione)	Bengasi/Benina

Ricognizione Terrestre

64° Gruppo O.A. (122 ^a Sqd.)	Tripoli/Mellaha
67° gruppo O.A. (Sqd. 33 ^a /115 ^a)	Tripoli/Mellaha

73° Gruppo O.A. (Sqd. 127^a/137^a) Bengasi/Benina
 136^a Sqd. Sollum

Ricognizione Marittima

143^a Sqd. R.M. Menelao
 145^a Sqd. R.M. Bengasi
 614^a Sqd. Soccorso Bengasi
 1° Gruppo A.P.C. (Sqd. 12^a/89^a/99^a/104^a) Tripoli/Mellaha
 2° Gruppo A.P.C. (Sqd. 16^a/23^a/25^a) El Adem/Menastir/Amseat
 Settore Aereo Sud-Tripolino e Cirenaico Cufra/Murzuch/Mizda/Gadames/Serdeles
 Gruppo Caccia Composito (CR. 42/G.50/CR. 32) Castel Benito

Comando Settore Operativo Est - Gen. D.A. Attilio Matricardi (poi Gen. D.A. Fernando Silvestri) Tobruk
 Reparto Volo Scuola Paracadutisti Libia Barce
 Sqd. T. 604^a/608^a Bengasi/Berka
 Sqd. T. 610^a Tripoli/Castel Benito

TOTALE: 540 aerei in carico suddivisi come segue:

SM.79	n.127(4 aerosil. + 6 ric.)
SM.81	n.18
SM.82	n.19(5 in versione da bombardamento)
SM.75	n.14
Ro.37	n.20
Ca.309	n.61
Ca.310	n.19
Cant.501	n.14
Cant.506	n.8
CR.32	n.28(versione assalto)
CR.42	n.145
Ba.65	n.25
Ba.88	n.30(accantonati)
Fiat G.50	n.12

Vi erano inoltre un centinaio di altri velivoli fra SM. 81, Ro. 41, Ca. 310, Ca. 133/T e altrettanti velivoli radiati e in fase di demolizione CR.30/32, Ba. 65, Ca. 111, Ca. 133, SM. 81, ecc.). Il fabbisogno di velivoli di 1^a linea richiesti dal comando 5^a Squadra Aerea per reintegrare le perdite subite, ascendeva a 125 fra caccia, assaltatori e bombardieri per portare a 450 aeroplani la potenzialità effettiva della unità. L'8 novembre il Gen. Porro con suo telegramma n. 1083/P.13, elogiava vivamente l'azione dei reparti del 50° Stormo che avevano partecipato alla brillante missione su Siwa. Il fatto nuovo verificatosi nell'autunno 1940 nella struttura della 5^a Squadra Aerea, era rappresentato dall'aumento dei velivoli da caccia, in giugno numericamente inferiori rispetto ai bombardieri, mentre non riuscì il tentativo di rafforzare la specialità d'assalto poiché il 7° Gruppo da Combattimento

su Ba. 88 venne disciolto dopo alcuni inconcludenti tentativi di partecipazione bellica (i bimotori Breda non si sostenevano in aria rarefatta, richiedevano lunghissimi decolli, non riuscivano a prendere quota - NdA) e messo a terra negli aeroporti bengasini con i Ba. 88 utilizzati come bersagli in campi civetta pur essendo di nuovissima costruzione. Il 14 ottobre andò perduto per un equivoco di identificazione, un Ba. 88 pilotato dal Ten. Proner colpito da mitragliere italiane nei pressi di Sidi el Barrani.

Interessante fu invece l'impiego di SM. 82/B (bombardamento) inquadrati prima nel reparto Bombardieri Speciali, poi 114° Gruppo B.T. autonomo, che permisero con la loro grande autonomia di bombardare più volte Porto Said, Aboukir, Qasaba, Heluan, Alessandria, decollando da Bengasi (2500 km fra andata e ritorno).

Alla vigilia della guerra alla Grecia (27 ottobre 1940) il Maresciallo Badoglio in una relazione a Mussolini, precisava l'inopportunità di proseguire l'avanzata in Egitto oltre Marsa Matruk (avvicinandosi in tal modo alla tesi Graziani) se non dopo aver superato le note difficoltà prospettate a più riprese dal Maresciallo Graziani, e concludeva negativamente circa l'aiuto che potevano fornire i tedeschi in unità corazzate se prima non venivano soddisfatte le garanzie dei rifornimenti per le quali adduceva pretestuosamente l'indisponibilità di naviglio (erano disponibili in quel momento 645 unità mercantili per T.S.L. 2.660.000 t su 786 unità per T.S.L. 3.318.000 - NdA), mancanza di attrezzature portuali e sicurezza nei porti libici e di naviglio di scorta dei convogli (erano disponibili 60 Torpediniere e 10 CC.TT. cui erano da aggiungere, eventualmente, 42 CC.TT. di Squadra - NdA) e proponeva per concludere una eventuale collaborazione tede-

sca basata solo su un aiuto in aviazione da picchiata e relativa caccia.

Seguiva il 29 ottobre un ulteriore dispaccio di Badoglio a Graziani che riassume la questione trattata e una lettera di Mussolini a Graziani con cui lo invitava senza indugi a riprendere l'offensiva dopo: «... una sosta ingiustificata di 40 giorni che aveva causato più danni a noi che agli inglesi». Circa l'impiego dell'aviazione Mussolini precisava: «... durante questo periodo, mentre noi non abbiamo bersagli per la nostra aviazione - se non campi di fortuna vuoti - l'aviazione inglese sta fracassandoci letteralmente le retrovie da Sollum a Bengasi. Ad un certo punto non avremo più basi nelle retrovie e avremo delle retrovie demoralizzate anche dal punto di vista degli uomini».

Mussolini chiedeva ancora a Graziani: «se il termine stabilito del 15 dicembre per l'attacco fosse una data sicura e se si sentiva in grado di muoversi a quella data», chiedendo ancora se esisteva l'intenzione di mantenere ulteriormente il comando o se invece desiderava lasciarlo, criticando fra l'altro: «che non era necessario disporre di 15 divisioni per portare a casa la sola conquista di Sidi el Barrani».

Graziani rispondeva molto risentito alle critiche di Mussolini, ribadendo il suo personale punto di vista sull'impreparazione logistica e confermando di non potersi muovere prima della data fissata del 15 dicembre, dichiarandosi pronto a farsi sostituire se la sua valutazione fosse stata ritenuta errata. Mussolini rispondeva più pacatamente riconfermandogli la sua piena fiducia e l'intenzione di realizzare quanto concordato col Capo di SMG circa l'operazione di Marsa Matruh.

Nei giorni 14/15 novembre, quando ormai era chiaramente fallito da tempo l'attacco alla Grecia e l'Italia attaccata a sua volta si trovava in gravissime difficoltà al confine albanese, s'incontravano a Innsbruck Badoglio e il Maresciallo Keitel, capo di SMG dell'OKW, per una panoramica generale della situazione militare.

Nei colloqui, che come noto crearono le premesse della sostituzione di Badoglio per le sue rivelazioni ed affermazioni di disimpegno personale relative alla pretesa mancanza di responsabilità nella disastrosa campagna contro la Grecia, veniva ulteriormente confermato dal capo di SMG il rifiuto italiano di accettare l'offerta della divisione corazzata germanica in A.S.I. nuovamente proposta, nonché le richieste di collaborazione alla Luftwaffe in aerei da utilizzare sul Canale di Suez, su cui la Germania annetteva una straordinaria importanza strategica.

In quel periodo di incertezze e perplessità, fra un alternarsi di richieste per completare la dotazione di automezzi (1300

autocarri mancanti su poco più di 3000 disponibili) con risposte interlocutorie e vaghe, ritardi di ogni genere nei rifornimenti dall'Italia, disorientamento ad ogni livello negli alti comandi con paralisi direttiva e preoccupazioni evidenti per le notizie che arrivavano dal fronte greco, preoccupazioni che avevano messo di colpo in secondaria importanza il fronte egiziano, fervevano i lavori di consolidamento delle posizioni e delle fortificazioni nel settore di Sidi el Barrani poiché lo schieramento italiano non poteva sfortunatamente assumere atteggiamento offensivo in profondità su colonne motorizzate come la situazione imponeva in Africa settentrionale, ma solo una sistemazione difensiva con capisaldi fortificati, sbarramenti minati e di reticolati nel cui interno trovavano sistemazione i reparti di fanteria, i centri di fuoco, le postazioni per artiglieria, i depositi, i servizi, gli automezzi, i comandi: una serie di accorgimenti statici necessari per sottrarre uomini e mezzi all'offesa costante e improvvisa di un nemico molto mobile e pericoloso con le sue colonne motorizzate miste di fanteria motorizzata, carri armati, artiglieria autotrainata, autoblindo che scorrazzavano liberamente nel deserto appoggiate dall'aviazione, come ombrello protettivo, sparavano, colpivano e scomparivano velocemente con una tecnica nuova e rivoluzionaria che ricalcava in piccolo ma fedelmente le teorie tedesche della «Blitz Krieg» e disorientava notevolmente i comandi italiani, condizionati è vero da una diversa concezione dottrinale, statica, tradizionale, priva di sufficiente flessibilità operativa, ma indubbiamente impossibilitati ad agire dalla mancanza di idoneo armamento ed equipaggiamento adatto per il deserto. Le perplessità avanzate a più riprese dal Maresciallo Graziani e le pessimistiche visioni del Comando 5^a Squadra Aerea manifestate nel mese di luglio, stavano trovando sul territorio egiziano una concreta, negativa rispondenza. Lo schieramento italiano, suddiviso in capisaldi fortificati alla vigilia dell'attacco inglese (Operazione «Compass») che avrebbe preceduto di pochi giorni la seconda offensiva italiana, si presentava come segue:

Uadi el Maktula (25 km a Est di Sidi el Barrani) 1^a Div. Libica (Gen. G. Cerio)

Ras el Dai/Alam el Tummar (12 km S.E. di Sidi el Barrani) 2^a Div. Libica (Gen. A. Pescatori)

Sidi el Barrani - 4^a Div. CC.NN. «3 gennaio» (Gen. F. Merzari).

Alam Nibea/Alam el Iktufa (22 km a Sud di Sidi el Barrani) Raggruppamento Libico «Maletti» (Gen. P. Maletti)

Alam el Rabia/Bir Sofafi (40 km S.W. di Sidi el Barrani) Div. Ftr. «Cirene» (Gen. A. De Guidi)

Alam Samalus (30 km. S.E. di Bug Bug) Div. Ftr. «Catanzaro» (Gen. G. Amico).

A questo primo gruppo di capisaldi avanzati suddivisi nei settori di comando Div. Libiche (Gen. S. Gallina) e XXI C. d'Ar.

(Gen. C. Spatocco) difesi da 38 Btg. Ftr. e libici, 29 gruppi di artiglieria, 10 cp. controcarri da 47/32, 2 Btg. carri L./carri M., 3 Btg. mitraglieri, 4 cp. mortai 81 e 5 Btg. del Genio, era da aggiungere il settore arretrato affidato al XXIII C. d'Ar. (Gen. A. Bergonzoli) che comprendeva le seguenti unità:

Bardia: 1^a Div. CC.NN. «23 marzo» (Gen. F. Antonelli) e 2^a Div. CC.NN. «28 ottobre» (Gen. F. Argentino) fra Sollum e Halfaya.

Settore meridionale fra Sidi Omar/Gabr Bu Fares (35 km S.W. di Sollum)

Div. Ftr. «Marmarica» (Gen. R. Tracchia) con 18 Btg. Ftr., 10 gruppi di artiglieria, 5 cp. controcarri 47/32, 1 bgt. carri L., 3 Btg. mitraglieri, 3 cp. mortai 81, 1 Btg. Genio.

Seguivano nel retro dello schieramento i presidi delle piazzeforti di Bardia e Tobruk, il presidio di Giarabub (200 km S.W. di Sollum) e più a sud ancora il presidio di Gialo.

Di riserva presso il Comando 10^a Armata, cui era subentrato il Gen. Italo Gariboldi in sostituzione provvisoria del gen. Berti, si trovava la Div. Ftr. «Sirte», 2 Raggruppamenti di artiglieria, la brigata corazzata «Babini». Per la difesa costiera 16 batterie della Regia Marina e per quella contraerei una trentina di batterie della Marina, Esercito e MACA. Complessivamente 120/130.000 uomini, 1100 pezzi di artiglieria, 2700 automezzi. L'Aeronautica aveva sul suo schieramento avanzato una disponibilità immediata di 327 aerei efficienti in carico, ma nel giorno dell'attacco inglese - 9 dicembre 1940 - erano utilizzabili solo 135 velivoli presenti fra i campi della Marmarica e della Cirenaica, in quanto gran parte del materiale di volo era in fase di riordino generale presso le SRAM di El Adem, Bengasi/Berka e Benina, Tripoli/Mellaha e Castel Benito in previsione di poter disporre, per la data prevista dalla nuova offensiva italiana, della massima potenzialità offensiva. Fra i mesi di ottobre e novembre, l'aviazione della Libia si era nuovamente impegnata per fronteggiare alcune pressanti richieste del Comando Superiore dell'ASI tendenti a colpire e neutralizzare la capacità operativa e di movimento delle forze corazzate inglesi, un pericolo valutato obiettivamente nella sua reale portata, con interventi a diretto sostegno delle truppe che operando con colonne motorizzate avevano il compito di attirare i reparti nemici in zone prestabilite per poi farli attaccare dall'aviazione.

Combattimenti organizzati in cooperazione fra Esercito e Aviazione avvennero a più riprese nelle località di Gabr Abou Raydan, Alam el Qatrani, Abur Hileinat, El Dawaia, Uadi Halazin, Alam el Islagiaya, Alam el Hatscy, Alam el Samm, Alam el Tumma, Bir Kamsa.

Protagonisti di queste missioni offensive fu essenzialmente il 50° Stormo d'assalto, coadiuvato dai CR. 42 del 4° Stormo

in funzione di scorta, cui si alternarono in taluni periodi anche i caccia del 2° Stormo.

Fra gli obiettivi colpiti nell'offensiva di settembre - in maggioranza veicoli corazzati e blindati della 7^a Div. corazzata inglese - figuravano le località di Wadi el Mrega, Gabr el Abd, Bir el Kreigat, Bir Matrud, Esc Scegga dove i Ba. 65 e i Cr. 32 spezzarono e mitragliarono veicoli in ritirata centrando con bombe da 15 e 50 kg carri armati pesanti e concentramenti di automezzi in sosta. I piloti del 50° d'assalto ebbero modo in quel periodo di applicare in elevata misura le dottrine e i metodi tattici del Gen. Mecozzi e di apprezzarne visivamente gli effetti e i risultati molto positivi.

Il giorno 8 ottobre cadde coscientemente durante una missione di mitragliamento a volo radente nella zona di Bir Khamsa, sulla carovaniere per Esc Scegga e Bir Qatrani, il Cap. Antonio Dell'Oro comandante la 159^a Sqd. (12° Gruppo) che, colpito dal tiro dei carri nemici, col suo Ba. 65 in fiamme, si lanciò volutamente contro i veicoli inglesi distruggendosi col nemico. Verrà decorato di M.O.v.m. per il suo sacrificio spinto sino all'estremo.

Il 18 ottobre il 50° attaccava di sorpresa l'oasi di Siwa attuando per la prima volta efficacemente il metodo WDAF col campo trampolino di El Guasch, su cui si era trasferito in precedenza un nucleo motorizzato tecnico con specialisti, carburante e bombe (km 140 di autonomia supplementare) sui complessivi km 400 che distava Siwa da T. 2 di Tobruk.

Ottimi i risultati ottenuti e numerose le esplosioni e gli incendi dopo l'attacco con bombe e mitragliamento rasoterra compiuto sotto una forte reazione contraerea.

L'attacco a Siwa veniva ripetuto il 7 novembre con 24 fra CR. 32 e Ba. 65 coordinato con un bombardamento in quota eseguito dai SM. 79 del 14° Stormo BT. L'azione dava risultati eccellenti poiché sul campo d'aviazione vennero casualmente trovati e incendiati 2 "Lysander" del 208° Sqdn.. Il Gen. Porro, in attesa dell'esito della missione al T. 2, si complimentava vivamente con i protagonisti al loro rientro per gli effetti distruttivi dell'azione fotografati dalla ricognizione durante l'attacco. Una terza missione su Siwa utilizzando El Guasch veniva compiuta ancora il 18 dello stesso mese, sperimentando fra l'altro l'impiego di un Ca. 133 logistico che aveva preceduto gli assaltatori con un carico di carburante sul campo trampolino. Anche questa missione venne svolta in collaborazione con i bombardieri in quota. Durata effettiva: 8 ore compreso il tempo tecnico per il rifornimento a El Guasch. Sul finire di novembre il 50° Stormo ricevette l'ordine di riordino del materiale nelle retrovie ed inviava in meritata licenza parte del personale in Italia, mentre il 12° Gruppo riceveva l'ordine di spostarsi sul campo di Amseat (A. 3) al confine

egiziano, preludio all'imminente impostazione del nuovo schieramento avanzato in previsione dell'offensiva su Marsa Matruk. Dei 46 velivoli bellici in carico al 50° all'inizio di novembre, il reparto annoverava alla vigilia dell'offensiva inglese solo 20 fra CR. 32 e Ba. 65 e il 50% del personale; in questa gravissima situazione di crisi, il 50° Stormo venne sorpreso dagli avvenimenti!

La situazione del materiale di volo della 5ª Squadra Aerea, che si presentava molto delicata all'inizio dell'Operazione «Compass», era stata aggravata oltre che dall'intenso impiego di preparazione tattica alla prevista offensiva di Graziani, dal naturale logorio degli aerei sul difficile teatro di guerra africano, ma anche dall'intensa attività offensiva della WDAF - ugualmente impegnata per la «Compass» - che fra la terza decade di settembre e la fine di novembre aveva compiuto 82 incursioni notturne su Bengasi, Tobruk, Derna, Bardia, Menelao e Tripoli colpendo velivoli, attrezzature tecniche, depositi. Andarono perduti 27 aerei e fra questi ben 15 SM. 79 mentre altri 52 aeroplani furono danneggiati in misura più o meno grave. A queste perdite dovevano aggiungersi quelle derivanti da incidenti di vario genere e per offesa nemica durante le missioni di guerra. Alcune semplici indicazioni utili per avere una idea delle condizioni di efficienza dell'Aeronautica dell'A.S.I. al momento in cui il nemico sferrava il suo attacco.

Il punto debole dello schieramento avanzato italiano di fronte a Sidi el Barrani era rappresentato da un vuoto esistente fra Alam Nibea (Raggruppamento «Maletti») e Bir Sofafi (Div. Ftr. «Cirene») largo circa 30 km, attraversato dalle piste Bir Enba - Bir Habata e Bir el Chamsa-Sidi el Sabil, vuoto rilevato sia dalle esplorazioni aero-terrestri inglesi che dalla ricognizione aerea della 10ª Armata, che segnalò tempestivamente ai superiori comandi la pericolosità di un varco così vasto, fra l'altro sorvegliato sporadicamente solo da pattuglie motorizzate.

Particolarmente intensa fu in quel periodo l'attività esplorativa della 175ª Sqd. RST che a più riprese segnalò l'afflusso di nuove unità nemiche in Egitto, arrivo confermato peraltro dal SIM; un significativo spostamento in avanti del dispositivo logistico nemico verso Marsa Matruk; uno schieramento più avanzato delle unità meccanizzate di 1ª linea oltre Marsa Matruk in supposta zona di radunata.

Ben 134 furono le missioni esplorative svolte fra la fine di settembre e la vigilia della «Compass» su Alessandria, la zona del Canale e le retrovie nemiche con specifiche segnalazioni sulla presenza di forze meccanizzate inglesi in numero sempre crescente nei giorni 15 e 21 novembre, 24 e 27 dello stesso mese, 2 e 5 dicembre, notizie che, pur opportunamen-

te vagliate e valutate dal Comando 10ª Armata, non suscitavano particolari misure di preallerta giudicandosi perfettamente controllabile la situazione in campo con un ottimismo che finì per contagiare il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI e persino quello della 5ª Squadra Aerea, che fidando forse eccessivamente su tali sensazioni, diede disposizioni per il riordino generale del materiale di volo, iniziando anche turni di riposo per il personale che venne inviato in licenza in Italia.

Il prezioso lavoro svolto dai Ro. 37 del 73° Gruppo O.A. ebbe finalmente come conseguenza l'emissione di un ordine (n. 01/2806/OP) del Comando Superiore ASI (dislocato a Cirene - circa 600 km dal fronte) diretto al Comando 10ª Armata il 27.11.1940, in relazione al pericoloso varco accertato, con cui venivano date disposizioni per ridurre il varco, per evitare possibili infiltrazioni di mezzi meccanizzati nemici occupando la q. 192 di Bir Enba (22 km N.E. di Sofafi) con un distaccamento sul posto in grado di controllare la zona e segnalare eventuali movimenti. Ma tale suggerimento venne disatteso con speciosi pretesti dal Comando 10ª Armata fra cui quello relativo alle difficoltà di rifornimento del caposaldo e alla indisponibilità di cannoni.

Tale criticabile decisione doveva però rivelarsi determinante e negativa per i successivi eventi bellici!

Il piano inglese denominato «Compass» (Bussola) doveva avere inizialmente limitata portata e si basava su un attacco della 7ª Div. corazzata attraverso il varco di Bir Enba con manovra avvolgente a nord, nord-ovest e a ovest-nord-ovest per isolare i capisaldi del Raggr.to «Maletti» prima, delle Div. Libiche 1ª e 2ª successivamente, per poi proseguire all'isolamento dei capisaldi della Div. CC.NN. «3 gennaio», delle Div. Ftr. «Catanzaro» e «Cirene»; la 7ª Armoured Div. doveva agire col concorso della 4ª Div. Ftr. anglo-indiana e del gruppo da combattimento «Selby» - complessivamente venivano impiegati per l'attacco 36.000 uomini compresi i servizi tecnici, i raggruppamenti di manovra di artiglieria e carri armati per fanteria.

Una forza logistica fra il fronte e la Palestina, comprendente 10.000 uomini e 7.000 automezzi, doveva garantire la continuità dei rifornimenti e l'afflusso dei rinforzi.

Quali unità di riserva erano disponibili: la 6ª Div. Ftr. australiana in sostituzione della 4ª anglo-indiana destinata successivamente al fronte dell'AOI, la 2ª Div. Ftr. ANZAC (Australia, Nuova Zelanda), le Brigate inglesi di Ftr. 16ª e 21ª, le Brigate di Ftr. polacca, ebraica, Francia libera.

Lo spostamento in avanti delle due unità attestato nella zona di Marsa Matruk (circa un centinaio di km dalla linea italiana) si svolse notte tempo fra il 7/8 dicembre, sfruttando le pessime

condizioni di visibilità che limitavano notevolmente la ricognizione aerea, anche se il movimento venne avvertito e segnalato in parte. Concorse a distrarre l'attenzione dei comandi italiani un bombardamento navale fra Sidi el Barrani e El Maktila compiuto dal monitor «Terror» e da 2 cannoniere col concorso di bombardieri che gettavano bombe fra Sollum e Bardia mentre i «Wellington» attaccavano ancora una volta Bengasi e Tripoli. Nei resoconti ufficiali della Western Desert Force sulla «Compass», viene dato ampio risalto al fatto che gli spostamenti delle unità corazzate e di fanteria dalla zona di Marsa Matruk a S.W. di Sidi el Barrani, avvennero senza che la ricognizione aerea italiana avvertisse i movimenti e le zone di sosta e di radunata della WDAF. In realtà l'osservazione aerea della 10ª Armata e la ricognizione strategica del Comando Superiore ASI avvertirono prima, individuaron e localizzarono poi i movimenti inglesi e non poteva essere altrimenti, considerando che sulla strada costiera e adiacente la ferrovia fra Alessandria e Marsa Matruk, nonché sulle piste a sud della litoranea, transitarono per più giorni non meno di 30.000 soldati e fra gli 8/10.000 automezzi di ogni tipo: esplorativi, combattimento, supporto operativo e logistico. Venne esattamente individuato dalla ricognizione aerea il vuoto esistente nello schieramento italiano fra Alam Nibeu e Bir Rabia e segnalato ripetutamente fra il 15/22 novembre. Fra il 23 novembre e l'8 dicembre la situazione nemica venne ulteriormente seguita nella sua evoluzione e aggiornata con le dislocazioni esatte dei reparti avanzati e arretrati nemici con particolare riguardo per i reparti corazzati.

Il Comando 5ª Squadra Aerea aveva provveduto a riattare il campo d'aviazione ex inglese di Sidi el Barrani e a predisporre altri campi d'atterraggio nella zona a Zawiet el Hagna e Ogerin e a rilevare le caratteristiche del terreno circostante per allestire altri due campi ad est del meridiano di Sidi Barrani da utilizzare tatticamente, se le operazioni offensive avessero preso una piega favorevole atta a predisporre una più efficace azione di sostegno ai reparti avanzati. Il necessario materiale tecnico e i rifornimenti essenziali per tali nuovi campi: benzina, munizioni, bombe erano stati accantonati e mimetizzati fra Bu Amud e Bardia.

Nella notte fra l'8/9 dicembre lo schieramento nemico era stato completato nella zona di Bir Kenays-Bir Gellaz (strada Marsa Matruk-Siwa) con elementi avanzati a Bir Qatrani Bir el Chamsa (35 km a sud di Bir Enba) al centro del varco Alam Nibeu-Bir Sofafi.

Nelle prime ore del giorno 9 la WDAF mise in azione tutti i reparti disponibili del bombardamento che martellarono le posizioni italiane lanciando bengala.

All'alba 4 Squadroni di caccia e caccia bombardieri (73°, 274°, 208° e 3° RAAF) su «Hurricane», «Gladiator», «Lysander» e «Gauntlet» decollavano da L.G. della fascia di Matruk su cui erano giunti la sera prima dalle basi del canale, e mitragliarono le postazioni italiane lanciando bombe da 4 kg a frammentazione ripetendo in più ondate per l'intera giornata le missioni sotto l'imperversare di una tempesta di sabbia.

Alle ore 03.00 del 9 dicembre il Maresciallo Graziani dopo aver analizzato la situazione intuiva da una serie di sintomi l'imminenza dell'attacco nemico, ordinando con procedura urgente al Comando 10ª Squadra Aerea l'impiego a massa dell'aviazione nelle prime ore del giorno sulla direttrice Est Bir Enba-Bir Abu Shieba-Bir Kenays e su quella S.E. di Bir Sofafi-Bir el Mella-Sidi Musa nonché sul settore costiero.

Alle ore 07.15 del 9 dicembre l'artiglieria della 4ª Div. indiana (Gen. Beresford-Pirse) apriva il fuoco sul caposaldo di Alam Nibeu e poco dopo i carri pesanti I attaccavano le postazioni avanzate del Raggruppamento «Maletti» fatti segno a tiro di artiglieria, ad attacchi di carri L. e M. che non riuscivano però a fermare l'avanzata nemica che travolgeva inesorabilmente postazioni, centri di fuoco, batterie, autoveicoli. Rimaneva ucciso il Gen. Maletti che si difendeva valorosamente nelle vicinanze del suo comando. Veniva richiesto con la massima urgenza l'intervento dell'aviazione d'assalto per arginare la pericolosità dell'attacco nemico.

Ad ovest stava avanzando nel frattempo a pieno motore anche la 7ª Div. corazzata (Gen. O'Moore Creagh - poi Gen. Caunter) che verso le 08.30 giungeva incontrastata sulla strada costiera fra Bug Bug e Bir Thishidya con una manovra avvolgente, bloccando il traffico degli autoveicoli, tagliando la litoranea e minacciando direttamente alle spalle i capisaldi di tre Divisioni («3 gennaio», 1ª e 2ª libica) e il Raggr.to «Maletti», minacciando anche direttamente da ovest lo schieramento della Div. «Catanzaro» e impedendo a S.W. alla Div. «Cirene» di muovere in soccorso dei capisaldi di Alam Nibeu, Uadi el Maktila, Tummar, Ras el Dai, Sidi el Barrani, Alam el Iktufa. Una operazione geniale e di grande efficacia, strategica e tattica, che aveva neutralizzato l'iniziativa statica di 6 Grandi Unità rimaste intrappolate o impotenti a muoversi per mancanza di spazio, diretta e guidata personalmente dal Gen. O'Connor comandante della Western Desert Force.

Alle 18.00 cadeva anche il caposaldo di Alam el Tummar dopo una coraggiosa quanto inutile difesa di fanti, artiglieri, carristi e libici eliminati dalle formazioni corazzate inglesi insensibili al tiro dei vecchi cannoni e degli inutili controcarro da 47 mm insabbiati con le loro strette e pesanti ruote di

difficile manovrabilità e privi di scudo protettivo. I carri «L. 3» e «M. 11» si erano rivelati nel momento della verità per quello che effettivamente esprimevano sotto il profilo tecnico e operativo, vale a dire con una capacità quasi zero sotto l'aspetto offensivo poiché le mitragliatrici da 8 mm e il cannone in casamatta da 40 nulla potevano contro le spesse corazze dei «Mathilda» e dei «Cruiser A. 10» e ancor meno influivano sotto l'aspetto difensivo poiché vulnerabili ai fucili «Boys» da 20 mm e al cannone a tiro rapido ad alta velocità dei carri inglesi.

Particolarmente sorprendente fu la constatazione che le grane dei cannoni da 65/13 e 75/27 e quelle da 47/32 «slittavano» sulle corazze dei carri nemici senza produrre danni particolari se non sui cingoli: una amara sorpresa corrispondente del disastro.

L'intervento dell'aviazione italiana si manifestò verso le ore 09.00 col decollo da Amsest di 3 Ba. 65 e 4 Cr. 32 del 16° Gruppo (50° Stormo d'assalto) diretti su Bir Enba, unico punto di riferimento sicuro segnalato dal comando 10ª Armata nella caotica situazione esistente, considerando fra l'altro che la violenta tempesta di sabbia si stava scatenando fra Sidi el Barrani e Derna lasciando quasi indenni gli aeroporti nemici ad est della zona interessata su cui gravava una pesante coltre sabbiosa alta diverse centinaia di metri che impediva la visibilità e la possibilità di controllare la situazione a terra con i ricognitori dell'O.A..

Nelle giornate del 9, 10 e 11 dicembre vi furono missioni di bombardamento a Bir Enba, Sidi el Barrani; d'assalto ad ovest di Alam Nibeu e crociere di caccia a protezione delle Div. «Catanzaro» e «Cirene» nei presidi Sidi el Barrani, Bir Enba. L'O.A. accertò concentramenti di veicoli a Bir Sofafi, Halfaya nella giornata del 12 con due grandi colonne di automezzi nemici in marcia verso ovest.

Nel pomeriggio nuovi attacchi di assaltatori a S.W. di Sidi el Barrani, Alam Nibeu, Abd el Sulam, Alam el Rimth e primo intervento di bombardieri in quota su diverse zone del fronte sicuramente presidiate da forze nemiche. Fu un intervento generoso ma assurdo e irrazionale nello stesso tempo poiché le impossibili condizioni di visibilità esistenti sui campi della Marmarica, le piogge torrenziali che allagarono gli aeroporti, l'imperversare di tempeste di sabbia e la ridotta disponibilità del materiale di volo e del personale, sconsigliavano rigidamente ogni possibilità d'intervento; si verificarono collisioni sui campi fra velivoli in rullaggio e investimenti di ostacoli esistenti sul terreno, ci furono atterraggi fuori campo per difficoltà d'orientamento con feriti e contusi, danneggiamenti di velivoli, ci furono ancora danni irreparabili a motori, ai congegni meccanici ed alle armi per infiltra-

zioni di sabbia. Tutti questi inconvenienti non fermarono lo slancio degli aviatori anche se ancora una volta il Comando 10ª Armata e quello Superiore dell'ASI, non esitarono a richiedere a gran voce il concorso totale dell'aviazione contestando ogni precedente accordo di coordinamento aereo, snaturando ogni razionale criterio d'impiego, sovvertendo con autorità ogni logica utilizzazione dell'Arma Aerea pur nella convinzione di mettere a repentaglio la vita degli uomini e di logorare irreparabilmente il materiale di volo: ogni appello al buon senso fu vano, ogni richiamo alla conservazione del materiale di volo per un impiego più avveduto nel prosieguo della battaglia rimase inascoltato di fronte alla constatazione che il nemico prevaleva con la sua forza meccanica e marciava inarrestabile mettendo in gravissimo pericolo l'intero schieramento italiano.

Ciò che non fu possibile assolvere e risolvere con l'impiego dell'Esercito venne richiesto all'Aeronautica, unica possibilità rimasta al Comando Superiore dell'ASI per arginare l'avanzata inglese e salvare la 10ª Armata gravemente minacciata. Il primo degli aviatori a morire lo stesso giorno in cui gli inglesi sferravano la loro offensiva fu il Ten. pil. Sergio Sartof, della 22ª Sqd. (45° Gruppo/14° Stormo BT) che, portatosi a bassa quota col suo trimotore per attaccare forze corazzate nemiche, veniva mitragliato da numerosi caccia avversari che incendiavano e facevano esplodere il SM. 79 con tutto il valoroso equipaggio decimato alla difesa del velivolo. Veniva assegnata la M.O.v.m. alla sua memoria di valoroso. Il giorno 10 la battaglia a terra fu ancor più drammatica e confusa rispetto al giorno precedente. I combattimenti furono più accaniti, le perdite maggiori, la situazione generale rimase caotica e spesso incontrollabile per le tempeste di vento, le difficoltà delle comunicazioni e la mancanza di notizie precise e dettagliate misero in seria crisi i comandi.

Venne investito anche il presidio di Sidi el Barrani che respinse un primo attacco infliggendo gravi perdite agli angloindiani, poi intervennero i grossi carri «Mark 1-tipo I» incuranti del tiro a breve distanza (persino i cannoni da 105/28 non riuscirono ad arrestare i «Mathilda» tirando da m 2000 - NdA) e nel pomeriggio il presidio stretto da più parti e sottoposto a martellante pressione veniva sopraffatto e si perdevano definitivamente 4 generali e 38.000 uomini, 73 carri fra L. 3 e M. 11, 237 cannoni di ogni calibro, circa un migliaio di autocarri.

Il giorno immediatamente successivo all'attacco inglese, il Maresciallo Graziani informava lo Starnage con tele n. 01/3305 segnalando la sensibile riduzione di efficienza della 5ª Squadra Aerea gravemente menomata per intenso logorio

bellico e offesa nemica sui campi, precisando la residua disponibilità di 45 bombardieri, 6 aerosiluranti, 12 assaltatori, 68 caccia e 4 SM. 82 e chiedeva l'invio urgente di rinforzi soprattutto da bombardamento e da picchiata.

La WDAF, che operava in migliore condizioni tecniche e operative dagli attrezzati aeroporti del Nilo, continuò il giorno 10 a battere le retrovie italiane, le strade su cui passavano rifornimenti, i campi d'aviazione di Gambut, Derna, Menelao, Ain el Gazala, El Adem (a El Adem rimasero danneggiati tutti gli SM. 79 della 278^a Sqd. AS), mentre sul fronte, a diretto contatto con le truppe, operavano gli "Hurricane", i "Gladiator" e gli altri velivoli del supporto tattico. 14 aerei italiani andavano perduti nella giornata.

L'attività della 5^a Squadra Aerea si manifestò con attacchi di assaltatori a Bir Enba, Trud Matrud e Gazel Arid, con bombardamenti in quota a Marsa Matruk e rotabili circostanti e con crociere di ricognitori e caccia che mitragliavano quando possibile le truppe nemiche pressoché invisibili dall'alto nella zona di Sidi el Barrani.

Nella nottata fra il 10/11 le Div. «Catanzaro» e «Cirene» ricevevano l'ordine di ritirarsi verso Sollum assistite da Ro. 37 del 73° Gruppo O.A. che lanciavano messaggi segnalando l'approssimarsi di forti unità corazzate provenienti da Bug Bug e Sidi el Barrani. Ci fu una sosta inspiegabile nel movimento e nel pomeriggio avanguardie corazzate giunte improvvisamente, travolgevano dopo un violento scontro gran parte della «Catanzaro», mentre la «Cirene» veniva sottoposta a numerosi bombardamenti da «Blenheim» e a mitragliamenti prolungati nella pista fra Bir Sofafi-Gabr Bu Fares che incendiavano numerosi automezzi costringendo i soldati a trascinare penosamente nella sabbia i cannoni più leggeri (vennero abbandonati 16 cannoni campali per mancanza di traino). Nel pomeriggio mentre sulla strada costiera si concludevano le sorti di gran parte della «Catanzaro», la «Cirene», sia pure provata, raggiungeva il passo Halfaya presidiato dalla Div. «Marmarica» e sostava per rinforzare il ciglione, pur sottoposta ad altri mitragliamenti e bombardamenti dell'aviazione nemica che provocavano numerosi morti e feriti. Fra i campi italiani attaccati nella giornata dalla WDAF figuravano Sollum, El Adem, Tmimi, T. 1.

Nella giornata dell'11 dicembre mentre continuava il forte vento sabbioso misto a pioggia, il materiale di volo iniziava a risentire gli sforzi di due giorni di intensa usura, mentre da Roma lo SM/RA pressato dallo Stamage invitava il Comando della 5^a Squadra Aerea a fornire la massima collaborazione all'Esercito pur assolvendo ai compiti di neutralizzazione del potenziale aereo avversario bombardando le sue basi aeree, aspetto questo che il Gen. Porro precisava non

più assolvibile nella misura voluta considerando che il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI e quello della 10^a Armata, avvalendosi delle prerogative d'impiego riservate dallo Stamage ai Comandanti le FF.AA., avevano disposto la completa utilizzazione del potenziale aereo disponibile a favore del sostegno tattico e d'appoggio delle unità terrestri duramente impegnate dall'attacco nemico.

Alle ore 14.30 del giorno 11 un Ca. 309 dell'APC pilotato dal Cap. Baduel sorvolava la zona di raccolta della Div. «Catanzaro» a Bir Thisidida lanciando un messaggio del Maresciallo Graziani per accelerare la marcia di ripiegamento su Halfaya-Bardia, a causa delle imminenti minaccia di mezzi meccanizzati inglesi; ma sfortunatamente pochi minuti più tardi, il pilota del "Ghibli" avvistava colonne nemiche in avvicinamento che attaccavano le postazioni che alle ore 16.30 venivano travolte quasi al completo.

Il 12 dicembre mentre iniziavano a rientrare dall'Italia piloti e specialisti dalla licenza e le SRAM lavorando a ritmo febbrile continuavano a consegnare i velivoli revisionati (246 aeroplani di ogni tipo erano in attesa di riparazioni presso 5 SRAM e 2 officine private della Libia - NdA) i velivoli disponibili ed efficienti impiegati dalla 5^a Squadra Aerea (75 complessivamente) continuavano ad operare dai campi avanzati della Marmarica per caccia, assalto e ricognitori, mentre su quelli più arretrati della Cirenaica, in parte impantanati, decollavano i bombardieri in quota. La tempesta di sabbia sia pure in fase calante continuava ad imperversare. Gli attacchi venivano diretti fra Sollum e Bug Bug su cui continuavano a marciare le colonne motocorazzate nemiche, mentre navi inglesi battevano con prolungati bombardamenti la zona Sollum-Bardia con l'evidente scopo di impedire i movimenti di ripiegamento e rinforzo. Una disposizione del Comando 10^a Armata assegnava al 50° Stormo la difesa tattica di una zona su cui era dislocata la «Catanzaro» alla stessa stregua di un reparto di artiglieria.

La ricognizione terrestre segnalava la presenza di forti reparti meccanizzati fra Bir Habata, Sidi el Angerim, El Degh-nisc, Bir Esc Sceferzen con l'evidente scopo di aggirare da sud il ciglione di Halfaya e prendere alle spalle lo schieramento difensivo Halfaya-Sollum-Bardia. I primi reparti esploranti avversari venivano avvistati nel pomeriggio anche fra Sidi Omar-Ridotta Capuzzo.

Mentre veniva ordinato di mettere urgentemente in stato di guerra il campo trincerato di Tripoli difeso dalle Div. Ftr. «Bologna», «Savona», «Brescia» e «Pavia», il Comandante Superiore dell'ASI spostava velocemente la «Sabratha» verso la Cirenaica per una difesa a oltranza di Derna e Bengasi e concentrava nei presidi di Bardia e Tobruk tutte le truppe e

i mezzi disponibili fra cui la Brigata corazzata «Babini» dislocata a Sidi Azeiz, che nel tardo pomeriggio contrattaccava con i Btg. carri L. e M. sostenuta ed appoggiata da caccia e assaltatori.

Nel breve volgere di tempo di pochi giorni furono abbandonati i 3 aeroporti in territorio egiziano e successivamente quelli di Sollum, Amseat, Menastir, Gambut, Bu Amud, El Adem, El Hagna, Sidi Azeiz.

I materiali vennero in parte salvati e in parte distrutti o abbandonati e numerosi furono gli aerei che vennero incendiati o abbandonati a El Adem la cui SRAM era letteralmente intasata di velivoli inefficienti per l'usura dei giorni precedenti. Altri aeroplani vennero invece salvati e trasportati con autocarri verso ovest.

Il giorno 12 Graziani delegava il comandante ad interim della 10ª Armata, Gen. Italo Gariboldi, della facoltà di richiedere direttamente al Comando 5ª Squadra Aerea l'intervento dei mezzi aerei, con impegno preciso da parte del Comando di Squadra di: «... aderire nei limiti delle sue massime possibilità».

Nella tarda serata altro telegramma di Mussolini a Graziani: «Come sempre e più di sempre conto su di voi. Fra Bardia e Tobruk vi sono cannoni ed uomini sufficienti per infrangere l'attacco nemico. Tempo migliore permetterà impiego aviazione su larga scala. Infondete a tutti, dai generali ai soldati, incrollabile decisione delle ore supreme. Mussolini».

Alla stessa data le perdite dell'aviazione ammontavano a 12 aerei abbattuti in combattimento, 14 distrutti al suolo con 21 morti e 30 feriti, 15 danneggiati (tele per Stamage n. 01/3324).

La decisione del Maresciallo Graziani di coordinare l'impiego diretto della 5ª Squadra Aerea fra i Comandi 10ª Armata e Aerolibia, non giunse gradita al Capo di SM/RA, Gen. Pricolo, il quale memore dell'errato impiego fatto della aviazione all'inizio della guerra su direttive del Supercomando dell'ASI nella dispersiva ed irrazionale caccia alle autoblindo nemiche, volle puntualizzare, con una direttiva generale inviata il 10.1.1941 al Gen. Porro, i criteri d'impiego dell'aviazione in dipendenza degli eventi che si erano succeduti, del grave indebolimento dei reparti e della necessità di ripristinare urgentemente non già la perduta superiorità aerea ma neppure una «inferiorità sopportabile» utilizzando i reparti della 5ª Squadra Aerea essenzialmente nella lotta contro l'aviazione nemica con i seguenti criteri:

Bombardamento

Azioni notturne contro bersagli importanti (flotta, basi rifornimenti, campi d'aviazione, ecc.).

Caccia

Voli di crociera sul territorio bengasino e massimo impulso alla caccia notturna.

Aerosiluranti

Impiego improntato alla più rigida economia di siluri.

La direttiva terminava con l'invito per il Gen. Porro, da far presente al Comando Superiore A.S.I., di impiegare i reparti aerei secondo i criteri enunciati, pena le difficoltà di ricostituire in avvenire le unità dislocate in A.S.. Circa l'invio di rinforzi il Gen. Pricolo prevedeva l'afflusso entro 10/15 giorni di una sessantina di caccia, 10 tuffatori Ju. 87 e 4 Cant. Z 1007Bis da RST.

Tale provvedimento non incontrava però il parere del Maresciallo Graziani che accusò d'incomprensione per le necessità aeree dell'A.S. il Capo di SM/RA, critiche che comportarono in definitiva la sostituzione del Gen. Felice Porro col Gen. S.A. Mario Aimone Cat, in quanto il comandante di Squadra Aerea «reo», secondo il pensiero del Maresciallo Graziani, di: «... aver eseguito i miei ordini senza farvi opposizioni od ostruzionismi, sacrificando così - secondo il Gen. Pricolo - la sua Squadra Aerea senza adeguato rendimento». In realtà la critica situazione in cui si trovava la 5ª Squadra Aerea della Libia aveva origini più lontane e diverse dai concetti di guerra aerea adottati dalla R.A., origini che risiedevano nei criteri d'impiego standard previsti e non sempre applicati efficacemente sui diversi scacchieri di guerra e meno che mai sul difficile, tormentato terreno di azione dell'Africa Settentrionale; errati erano ugualmente i criteri con cui erano state create le infrastrutture aereonautiche della Libia: si pensi ad esempio all'importante aeroporto di El Adem distante 120/150 km dai campi egiziani (15' di volo) sede di ben 4 gruppi organici e di una squadriglia autonoma, di una SRAM attrezzata con aviorimesse, officine, depositi, parcheggi velivoli inefficienti e da revisionare; si pensi al fatto che non un aeroporto della Libia era dotato di pista asfaltata e che per circa una settimana, durante l'offensiva inglese, tutti i campi della Cirenaica rimasero impantanati per piogge torrenziali bloccando ogni attività di guerra mentre la WDAF bombardava gli aeroporti italiani provocando perdite e danni; si pensi ancora alla mancanza di idonei filtri AS che misero fuori servizio in pochi giorni 24 G. 50 appena giunti dall'Italia ed ancora alle enormi difficoltà ambientali, climatiche, fisiche, alla mancanza di riposo del personale esposto sui campi alle offese nemiche; si pensi alla qualità del materiale di volo italiano raffrontato a quello inglese come concezione, prestazioni, potenza, armamento, velocità

attrezzature e sistemi di comunicazioni. Ma ciò che più interessava, e che riteniamo ispirò l'azione del Gen. Porro, fu la lotta interna combattuta in lui fra l'applicazione di un giusto e logico criterio di impiego dei reparti aerei e la realtà contingente rappresentata da continui, drammatici e spesso disperati appelli d'intervento sollecitati dai Comandi dell'Esercito, impotenti ad arrestare con le armi e i mezzi poverissimi a loro disposizione l'avanzata massiccia, insensibile e disumana dei mezzi corazzati nemici che stritolavano le buche in cui i fanti combattevano con sovrumano valore, schiantavano le modeste corazze dei carri L. e M. inviati a sbarrare inutilmente la marcia dei tanks inglesi, travolgevano nelle postazioni valorosi artiglieri e cannoni veterani del 1° conflitto mondiale, patetici quanto inefficaci, ma che pur usati da uomini decisi avevano tentato di arrestare col fuoco ravvicinato la marea brutale fatta d'acciaio e di fuoco del nemico. Questi sentimenti conosceva il Gen. Porro, e ben sapeva, operando di persona sul fronte di guerra, le grandi esigenze e i compiti spesso impossibili che venivano richiesti all'aviazione anche nella convinzione di saper valutare obiettivamente e qualitativamente la differenza tecnologica fra la R.A. e la R.A.F., sotto molti aspetti simile a quella che divideva negativamente l'Esercito schierato sul campo dell'Africa Settentrionale al confronto col nemico.

Una valutazione ben diversa da quella che si poteva avvertire a Roma, a migliaia di km di distanza.

Il 13 dicembre, mentre eseguiva a bassa quota un attacco con bombe contro una colonna corazzata inglese nella zona di Bardia, veniva abbattuto dopo strenua difesa in impari duello il SM. 79 pilotato dal Cap. Loris Bulgarelli comandante la 60ª Sqd. del 33° Gruppo Autonomo BT. Alla sua memoria veniva assegnata la M.O.v.m..

Il 14 il perimetro del dispositivo difensivo di Bardia veniva ridotto per favorire una migliore efficienza alle 4 unità che difendevano la piazzaforte: «23 marzo», «28 ottobre», «Cirene» e «Marmarica» e sulle cui posizioni gli inglesi effettuavano nel corso della giornata violenti bombardamenti aeronavali perdendo 6 velivoli ad opera dei nostri caccia ed altrettanti dal tiro contraereo, mentre una colonna corazzata della 7ª Div. (4ª brigata e particolarmente l'11 Rgt. Ussari), avvistata fra Gabr Bu Fares e Sidi Azeiz dalla ricognizione tattica, venne mitragliata e spezzonata dal 50° Stormo e pesantemente bombardata per tutta la giornata dagli SM. 79 con gravi perdite in uomini e mezzi, anche se la RA perse 6 bombardieri ed ebbe numerosi aerei danneggiati per attacchi di caccia nemici fra cui 5 CR. 32 e Ba. 65 falciati nel generoso tentativo, portato avanti con abnegazione e sacrificio, di alleviare in ogni modo possibile la forte pressione nemica

sulla guarnigione di Bardia e sui presidi circostanti, avamposti questi, che stavano defluendo entro il perimetro fortificato della piazzaforte lungo 30 km, rafforzato opportunamente con opere in cemento armato, campi minati, fasce di reticolati, nel cui interno il Gen. Bergonzoli aveva concentrato circa 45.000 uomini e 430 cannoni con 12 M. 13 e 25 carri L.3/35. L'improvviso arretramento della linea difensiva aveva costretto ad un precipitoso abbandono dei campi d'aviazione avanzati di Gambut, Bu Amud, El Adem, Amseat, Sidi Azeiz gravitanti attorno alla piazzaforte di Tobruk, che, rimasti al di fuori dei perimetri fortificati di Bardia e Tobruk, privati degli avamposti desertici e dei presidi di controllo periferici delle provenienze sud-est, si trovarono esposti e indifesi nel breve volgere di tempo di 48 ore, al pericolo reale di infiltrazioni di mezzi blindati e corazzati nemici.

Anche Tobruk/T. 2 veniva sgarnito dai reparti aerei più pesanti arretrati a Derna/N. 1, Ain el Gazala, Tmimi, Martuba, El Macrum, reparti che utilizzarono T. 2/T. 2 bis solo come campi trampolino, mentre sui tre campi della cintura fortificata interna della piazzaforte permanevano solo alcuni caccia e ricognitori ed una squadriglia del 50° Stormo d'assalto costituita in situazione d'emergenza con i piloti del 7° Gruppo da combattimento. Le perdite della giornata furono di 3 SM. 79, 1 Ca. 309 e 1 CR. 42.

Mentre veniva apprestato a difesa anche il ciglione di Derna per salvaguardare Bengasi da eventuali pericoli, un nuovo pericolo si profilava più a sud nel Sahara con la comparsa di nuclei blindati fra Gialo e Augila, con l'accerchiamento del Settore est di Giarabub (su cui avevamo ripiegato i presidi di confine) e ad ovest con la conseguente minaccia di una pericolosa infiltrazione nemica a meno di 200 km a S.E. di Agedabia attraverso le piste desertiche gebeliche (350 km a ovest dalla linea di confine a Giarabub). Fu necessario accelerare i tempi e far affluire a tappe forzate dalla Tripolitania la Div. Ftr. «Sabratha» già in movimento su Agedabia, mentre permaneva il pericolo potenziale di disturbi sulla direttrice di ripiegamento gebelica verso la Cirenaica, attraverso le piste Augila - Bu Etla - Bir Bengania - Bir Belamed - El Msus - Antelat (a N.W.) e Ghedir Bu Ascher - El Mechili (a N.E.). Il repentino e imprevedibile crollo delle unità terrestri che non avevano retto all'attacco dei mezzi corazzati nemici cui erano impreparate sotto il profilo tecnico e psicologico, generò stupore e apprensione nei comandi superiori, pur nella previsione ottimistica, ma non suffragata da concrete dimostrazioni distruttive, che i vecchi cannoni di preda bellica privi però di munizionamento perforante, potessero fermare i carri inglesi da appoggio alla fanteria tipo «Mark I» con corazza frontale di 80 mm.

Ancora una volta venne richiesto e preteso l'intervento dell'aviazione avvalendosi delle facoltà assegnate ai comandanti superiori delle FF.AA. d'oltremare.

A nulla valsero le esortazioni del Gen. Porro memore del deleterio impiego anti-autoblindo del giugno 1940, a salvaguardare il materiale di volo per utilizzarlo al momento più opportuno, quando lo sforzo nemico indicava segni di flessione o almeno quando le condizioni atmosferiche e le violente tempeste di sabbia si fossero normalizzate.

La risposta che il comandante l'Aeronautica dell'ASI ricevette fu laconica e minacciosa: «... non far partire gli aerei nella gravità della situazione equivale ad un delitto».

In pochissimi giorni d'attività il materiale di volo della 5ª Squadra Aerea subì una nuova spaventosa falcidia e una grave menomazione d'efficienza.

I 250/300 aeroplani che il Gen. Porro garantì di poter mettere a disposizione del Maresciallo Graziani nella prima quindicina di dicembre, si erano ridotti a 131 al 10 dicembre e tale numero continuò a diminuire progressivamente per la continua azione dell'aviazione nemica, anche se taluni risultati erano stati ottenuti sul campo di battaglia come doverosamente segnalò il Maresciallo Graziani in un suo rapporto allo Stamage.

Il giorno successivo alla morte del Cap. Bulgarelli, moriva col velivolo in fiamme, dopo un attacco di caccia nemici, il S. Ten. pilota Giorgio Moccheggiani della 60ª Sqd./33º Gruppo Autonomo BT, dopo essere riuscito a salvare il secondo pilota facendolo lanciare col paracadute conscio che tale atto di generosità gli sarebbe costato la vita. Veniva decorato alla memoria di M.O.v.m..

A complicare ancor più la situazione avveniva la sostituzione di Badoglio come Capo di SMG e la nomina a tale carica del Gen. Ugo Cavallero che il 6 dicembre, dopo aver assunto la nuova funzione di comando, venne inviato in Albania con pieni poteri, trascurando praticamente l'evolversi della situazione dell'ASI su cui gravava un pericolo ben più grave di quello che si era manifestato in novembre sul fronte greco-albanese.

Mentre continuava il martellamento aero-navale nemico su Bardia, il comando della Western Desert Force immetteva in linea come rincalzo la 6ª Div. Ftr. australiana (Gen. Mac Kay) a sostenere lo sforzo dei 10 Rgt. corazzati e delle 4 brigate motorizzate impiegate sino a quel momento, comprendenti: 31.000 uomini, 275 carri armati, 60 autoblindo, 400 cannoni, 300 aerei fra caccia e bombardieri, sostenuti da un ininterrotto flusso di rifornimenti con migliaia di autocarri provenienti da tutto il Medio Oriente e con l'utilizzazione di centinaia di veicoli italiani catturati nei primi 7 giorni di bat-

taglia che furono di grande utilità al nemico.

Il 14 dicembre un riuscito attacco di velivoli d'assalto e caccia decimava una forte colonna corazzata nemica nella zona di Sidi Omar, incendiando numerosi carri armati e autoblindo e danneggiandone poi altri abbandonati dagli equipaggi. Gli aviatori rientrati al T. 2 Bis di Tobruk segnarono che un pronto intervento della Brigata corazzata «Babini», in marcia sulla Balbia per spostamento da Bardia a Mechili, poteva ampliare il successo ed infliggere un grave colpo al nemico. Ma il comando della 10ª Armata non raccolse l'invito e gli inglesi ebbero tutto il tempo per ritornare sul posto, rimorchiare i carri danneggiati, recuperare il personale. Una eccellente occasione sfumata nelle incertezze e nella confusione che regnava nei comandi terrestri.

Riusciti attacchi di caccia, bombardieri e assaltatori contro colonne motorizzate provenienti da Sidi Azeiz e violenti combattimenti aerei con 11 caccia nemici abbattuti, furono il bilancio della giornata.

Per ammissione dello stesso nemico fu il più duro e pesante attacco subito dagli inglesi per opera dell'aviazione italiana dall'inizio della «Compass». Le perdite italiane furono di 6 bombardieri abbattuti da caccia e dal tiro contraereo.

Un telegramma di Mussolini a Graziani (tele n. 4687/OP), ricevuto il 15, comunicava testualmente: «Disposto invio immediato 50 apparecchi da caccia. Martedì aut mercoledì mattina saranno sul posto. Mussolini».

Il Gen. Gariboldi riassumeva nel frattempo il comando della 5ª Armata in Tripolitania e alla 10ª passava il Gen. Giuseppe Tellera. Nella giornata del 17 l'O.A. segnalava mezzi corazzati nemici in marcia a Gabr bu Fares, Bir Chreigat, Bir Zigdin, Bir Tafua, Sidi Azeis, Sidi Omar, Sceferzen.

Il 15/16 dicembre ci fu nella grande e decisiva battaglia africana una battuta d'arresto per riordinare le forze da ambo le parti, ad eccezione della conquista dell'isolato presidio di Sidi Omar sommerso da forze corazzate che scardinavano un pilastro avanzato del già precario schieramento italiano. Le notizie giunte dall'Italia parlavano di rinforzi in arrivo (2 Btg. carri «M. 13/40», un Rgt. Bersaglieri e un Rgt. artiglieria motorizzato) mentre il nuovo Capo di SMG Cavallero rompendo ogni indugio, accantonando prevenzioni mentali e ogni ulteriore resistenza in merito e rendendosi pienamente conto della drammatica situazione creata, chiedeva tramite il Gen. Marras l'invio urgente in Libia di una divisione Panzer germanica e possibilmente entro breve tempo di una seconda unità simile: provvedimenti questi logici, necessari, indispensabili, urgenti in una condotta di guerra moderna e meccanizzata che l'insistenza e la presunzione dello SMG avevano negato al momento opportuno al comandante in

capo dell'ASI con tutte le gravi conseguenze che si stavano da tempo manifestando negativamente in Libia.

Ci furono inaspettatamente al riguardo alcune resistenze di principio da parte dei tedeschi, circa l'opportunità psicologica di un impiego delle loro unità corazzate in una battaglia difensiva che vedeva gli italiani in difficoltà, riserve queste in contrasto col pensiero dell'OKW di giugno/ottobre, quando la partecipazione delle Div. corazzate germaniche sarebbe stata armonizzata e coordinata regolarmente nel ciclo operativo offensivo di Graziani. Il nuovo Capo di SMG Gen. Cavallero fornì all'OKW ampie assicurazioni che la presenza in Libia dei reparti tedeschi sarebbe stata garantita dall'Italia per salvaguardare con le sue FF.AA. il prestigio della Wehrmacht, con una prevista controffensiva la cui attuazione era stata stabilita al termine della spinta offensiva inglese. Sfumava una splendida occasione di collaborazione militare fra le potenze dell'Asse dissoltasi nella limitata visione di un successo unilaterale italiano. «Il 15 dicembre», scrive Graziani, «le masse nemiche sottoposte alla inattesa offesa delle nostre formazioni aeree che si sacrificano con suprema usura ed eroismo, restano sostanzialmente ferme, anzi nel pomeriggio la ricognizione aerea non rileva più i gruppi di mezzi meccanizzati che si erano spinti sino a Bu Amud.

Ritengo che il nemico, duramente provato dai bombardamenti aerei, cominci a risentire qualche difficoltà logistica e voglia completare i rifornimenti prima di riprendere l'avanzata». E prosegue: «... anche nella giornata del 16 le formazioni aeree si scagliano impetuosamente sul nemico e ottengono buoni risultati. Ma le perdite sono particolarmente gravi, specie nei bombardieri che ormai non possono essere più scortati: su una formazione di cinque, solo uno riesce a rientrare». Nella relazione a Mussolini, il contributo dato dall'aviazione fra il 9 e il 17 dicembre veniva messo da Graziani in particolare rilievo unitamente alle difficoltà incontrate: «... per fatali avversità atmosferiche, sollevamento di sabbia ed allagamenti dovuti alle piogge torrenziali, la nostra aviazione non ha potuto far sentire tutto il suo peso nella battaglia. Tuttavia, prodigandosi come sempre oltre ogni limite, superando difficoltà di ogni genere, si è gettata nella lotta con inesauribile ardore e audacia senza pari sulle colonne nemiche».

Dal 9 dicembre al 5 gennaio 1941, la R.A. effettuò 900 ore di volo per missioni da bombardamento e 1300 per caccia. Furono lanciati 8 siluri, 13.000 fra spezzoni e bombe per circa 2.000 t di esplosivo, sparati 170.000 colpi di mitragliatrice. Gli aerei nemici abbattuti furono 42, quelli probabili 20. Le perdite della 5ª Squadra Aerea ammontavano nei primi 11 giorni di battaglia a 112 aeroplani.

Molte perdite furono dovute oltre che alla presenza della caccia avversaria, all'aumentato volume di fuoco contraereo della W.D.F. dovuto all'impiego presso i reparti nemici di circa un centinaio di mitragliere Breda da 20/65 catturate fra Sidi el Barrani e Bardia.

A cominciare dal giorno 16 e nei giorni successivi, Bardia venne pesantemente bombardata di giorno e di notte da navi e bombardieri nemici mentre reparti della 5ª Squadra Aerea e particolarmente SM. 79 attaccavano colonne motorizzate inglesi nella zona di Sidi Omar perdendo 3 velivoli del 9º Stormo BT ad opera di "Hurricane" ed al prezzo di altri aerei danneggiati e con morti e feriti a bordo. Fra i numerosi caduti della 5ª Squadra Aerea, sono da annoverare il Col. pil. Mario Aramu comandante il 9º Stormo BT, il Ten. Col. pil. Grandjacquet Guglielmo comandante il 29º Gruppo e il Cap. pil. Victor Ugo Girolami comandante la 63ª Sqd. del 29º Gruppo tutti decorati di M.O.v.m. alla memoria, immolatisi con tutti gli equipaggi di 3 SM. 79 il 16 dicembre 1940 nella zona di Bardia durante un attacco a bassa quota su truppe meccanizzate nemiche.

Attaccata la formazione del 9º Stormo BT da numerosi caccia, gli equipaggi reagivano con tutte le armi di bordo e morivano uno dietro l'altro - comandanti e gregari - in una disperata difesa che causava perdite al nemico.

Ci furono anche alcuni attacchi di aerosiluranti e un incrociatore inglese venne colpito il 16 ed un altro danneggiato il 22.

Il nuovo schieramento arretrato nel Bengasino e la distanza dei campi dal fronte avevano provocato un parziale rallentamento dell'attività di caccia e assaltatori. Solo il 25 dicembre - giorno di Natale - gli aerei del 50º potevano riprendere le missioni decollando dai nuovi campi di Agebadia e Sidi el Macrum utilizzando Derna come campo trampolino.

Il 16 dicembre arrivava di rinforzo dalla Sicilia il 23º Gruppo Aut. CT (Magg. pil. Tito Falconi) che a tappe si spostava da Castel Benito a Uadi Tamet, Berka e Ain el Gazala.

Il 17 entrava in azione assieme al 151º Gruppo CT nella zona di Sidi Rezegh, mitragliando nuclei autoblindo; il 18 si spostava a Derna/N. 1 per una missione di scorta a SM. 79 del 15º Stormo BT, in collaborazione con il 4º Stormo CT, per bombardare il porto di Sollum. Si verificò un combattimento con "Hurricane".

Fra il 17/24 dicembre venivano abbattuti in combattimenti aerei 11 caccia e bombardieri della WADF, contro 4 nostri aerei non rientrati abbattuti da caccia inglesi e dalla contraerea delle unità motocorazzate dotata di mitragliere pesanti Bofors. Una nuova ondata di maltempo, sia pure di minore intensità e durata, si manifestò ancora fra il 15/19 dicembre

con pioggia torrenziale e tempesta di sabbia che ostacolarono le operazioni, impantanarono i campi e provocarono incidenti e ulteriori guasti meccanici al materiale di volo. Fra i nuovi compiti assegnati all'aviazione in quel drammatico periodo, ci furono i rifornimenti dei presidi di Bardia e Giarabub, accerchiati dal nemico, del necessario per vivere e particolarmente generi commestibili e materiale sanitario, operazioni queste effettuate quasi sempre senza scorta per la lontananza delle basi cirenaiche rispetto all'autonomia dei caccia e che causarono dolorose perdite di uomini e velivoli. Avvicinata parzialmente e gradualmente la 4ª Divisione anglo-indiana trasferita nel Sudan per l'attacco all'AOI, il Gen. Wavell inviò a O' Connor la 6ª Divisione Ftr. australiana che il comandante la Western Desert Force destinò all'assedio di Bardia con i resti della 4ª Div. (unitamente ad aliquote di unità corazzate e di artiglieria) utilizzando parte della 7ª corazzata per fronteggiare e ostacolare l'afflusso di rinforzi a Bardia e per il proseguimento delle operazioni nella Marmarica su Tobruk e la zona retrostante la piazzaforte. Il 21 dicembre il bollettino n. 197 del Q.G. delle FF.AA. citava all'ordine del giorno con speciale menzione tutti i reparti della 5ª Squadra Aerea: «... che hanno instancabilmente e fino alle più sublimi forze del sacrificio collaborato alla lotta per la distruzione delle unità corazzate nemiche, sostenendo nello stesso tempo duri combattimenti contro le forze aeree avversarie»; un giusto e meritato riconoscimento che premiava tutti gli aviatori della Libia. Fino al 31 dicembre gli opposti schieramenti continuavano a rafforzare le proprie posizioni in vista di nuove battaglie mentre l'aviazione proseguiva a battersi con tutti i mezzi disponibili, bombardando e mitragliando le postazioni nemiche e le colonne in movimento sulle strade e piste della Marmarica pur disponendo sempre meno di aeroplani ed equipaggi. Attacchi al suolo venivano effettuati dai velivoli del 50° Stormo a Gars el Arid, Sidi Bu Amud e Marsa Such sul Trigh Capuzzo (50 km a S.W. di Bardia) mentre la WDAF attaccava i campi di Tmimi, Apollonia, Bengasi/Benina e Berka, Castel Benito, Derna/T. 2 e T. 5 distruggendo 5 velivoli e danneggiandone altri 34. Particolarmente pesante fu l'incursione del 21 dicembre a Castel Benito che danneggiò 27 caccia G. 50 appena giunti dall'Italia. Il 22 dicembre perveniva al Comando 5ª Squadra Aerea, il vivo elogio del Gen. Pricolo per il comportamento dei reparti al momento dell'offensiva nemica: «Superaereo - Apprendo con orgoglio magnifica attività tuoi valorosi reparti giorno 19. Circostanze impongono altri notevoli sforzi in appoggio truppe. Sono sicuro che tutti compiranno interamente loro dovere riconfermando inesauribile spirito combattivo et

bravura professionale. Invio unità 5ª Squadra il più caloroso commosso elogio. Gen. Pricolo».

Intensa fu in quello scorcio di fine anno l'attività degli aerosiluranti che colpivano il 16 dicembre un incrociatore nel golfo di Sollum; il 22 durante una crociera offensiva 2 SM. 79/AS venivano attaccati da "Gloster" nel mare di Sollum ma le armi di bordo abbatterono un caccia costringendo gli altri a desistere; la stessa giornata veniva silurato l'incrociatore ausiliario «Cakca», il 26 veniva colpito nella rada di Sollum un piroscafo di 5000 t mentre il giorno successivo venivano attaccati col siluro un C.T e un monitor intenti a battere le posizioni di Bardia.

Sino alla vigilia dell'attacco a Bardia, e nei giorni successivi alla caduta della piazzaforte, l'aviazione riuscì ad effettuare alcune missioni di bombardamento contro navi e apprestamenti logistici fra Sollum e Sidi el Barrani che contribuirono a rallentare la preparazione logistica per la battaglia, il cui inizio venne rinviato di 48 ore per sopraggiunte difficoltà. Tali missioni vennero rese difficoltose e pesanti sia per la costituzione di uno sbarramento contraereo disposto fra Gambut-Sidi Azeis, sia per la presenza di caccia inglesi al di dietro dello sbarramento e ancora per la mancanza di caccia di scorta considerando la distanza che separava ora i campi arretrati dal campo di battaglia.

La WDAF adottando il consueto e collaudato sistema dei campi attrezzati arretrati e dei campi trampolino avanzati, riusciva a salvaguardare notevolmente il suo materiale di volo ripristinando sollecitamente l'efficienza organica dei suoi Squadroni, utilizzando la massima autonomia d'azione con le Landing Ground segrete che escludevano possibili ritorsioni sui campi della R. A. abbandonati e conosciuti.

Il 26 dicembre non rientrava da una missione offensiva il Cap. Guido Bobba comandante la 74ª Sqd. del 23° Gruppo CT, il quale, di scorta a SM. 79 del 34° Stormo BT, aveva ingaggiato combattimento contro caccia nemici che tentavano di ostacolare i bombardieri, contribuendo ad abbatterne 3 prima di essere colpito a morte e di precipitare in mare. Sino al 31 dicembre l'allagamento dei campi della Cirenaica ostacolò seriamente ogni attività e fu possibile effettuare solo scorte ai bombardieri del 34° Stormo diretti su obiettivi di Marsa Such. Nella 1ª decade di gennaio il solo 50° Stormo compiva 8 missioni nella zona di Sidi Bu Amud, Sidi Rezegh, Acroma, Trigh Capuzzo, Gad el Amar, mitragliando mezzi meccanizzati nemici e perdendo 4 fra CR. 32 e Ba. 65 oltre a un SM. 81 di supporto incendiato sul campo di Derna.

Al 31.12.1940 erano giunti di rinforzo in A.S.: 56 SM. 79, 8 SM. 79/AS, 36 CR. 42, 27 G. 50, 7 Ba. 65.

Dieci giorni dopo sulle posizioni di Sidi el Barrani, il Gen.

Porro inviava al Capo di SM/RA una prima relazione su considerazioni tattiche e logistiche, emerse dai risultati dell'offensiva nemica, e di cui per esteso ne riportiamo il testo:

5ª SQUADRA AEREA

Comando

Prot. n. 3988-OP

P.M. 20 Dicembre 1940. XIX
All'Eccellenza il Capo di Stato Maggiore
della R. Aeronautica ROMA

OGGETTO: Considerazioni tattico-logistiche aeronautiche per il rendimento adeguato dei Reparti aerei in A.S. nell'attuale momento.

Il valore che hanno avuto talune azioni aeree nell'attuale straordinario periodo operativo, la molteplicità degli incarichi - talvolta anche spinti - affidati ai Reparti senza distinzione di specialità e caratteristiche, nel disperato tentativo di contenere, con l'arma ritenuta unicamente valida, l'offesa meccanizzata nemica, può, a mio avviso, creare pericolose illusioni per l'immediato avvenire; e pertanto, sotto il punto di vista aeronautico, ritengo opportuno fornire qualche primo chiarimento sulla situazione.

Come mi riservo di esporre più particolarmente non appena mi sarà possibile, prima che il nemico iniziasse l'offensiva, il nostro lavoro era stato rivolto al riassetto dei Reparti ed all'accurato allestimento di basi avanzate tra Sollum e Sidi el Barrani in aderenza alle direttive di azione ricevute per le previste imminenti operazioni su Marsa Matruk.

Ingenti quantità di materiali e mezzi erano affluiti al Settore di Tobruk e gran parte degli stessi già dislocati nelle basi prescelte, le quali via via andavano completando la nuova rete di schieramento della 5ª Squadra Aerea.

Taluni aeroporti, anzi, erano già stati occupati (Sidi Azeis - Amseat - Sollum - Bu Amud ecc.); pure approntata risultava la nuova sede del Comando Squadra dislocata nei pressi di Marsa Lucch, al 23° km da Bardia.

L'improvviso cambiamento di situazione bellica impose l'abbandono di tutte le basi d'oltre confine e di talune delle rimanenti, ivi compresa quella di El Adem.

Il ripiegamento, nonostante la difficile contingenza, è avvenuto abbastanza ordinatamente, mediante il trasporto di materiali e mezzi in zone della Cirenaica occidentale.

Tale circostanza, oltre la critica situazione di un quasi rove-

sciamento di fronte, ha determinato la sensibilissima diminuzione delle capacità logistiche aeronautiche del territorio, in quanto, sia per i pochi terreni aeroportuali rimasti disponibili ed allestiti, sia per le condizioni stagionali, le unità operanti hanno dovuto, ripiegando, necessariamente addensarsi nel tratto Ain Gazala-Bengasi, dove, come noto, l'attuale stagione eccezionalmente piovosa ha determinato l'allagamento, impantanamento e conseguente impraticabilità dei campi con terreni viscidati.

Un decentramento più arretrato, orientato prevalentemente verso la Tripolitania, non è stato immediatamente possibile:

- 1) per l'iderogabile esigenza operativa imposta ai reparti aerei, gli unici che fra tutte le forze armate locali hanno dovuto combattere con continuità ininterrotta e in tutte le forme, a valido (ma vano) contrasto delle unità meccanizzate;
- 2) necessità di mantenere l'indispensabile relativo contatto con la fronte, per fissare, di ora in ora, la situazione in altro modo assolutamente non valutabile;
- 3) impossibilità immediata di allestimento delle basi nella Tripolitania che, per altro in gran parte costiere, presentano le stesse deficienze di praticabilità di quelle della Cirenaica occidentale.

Per tali motivi hanno dovuto raggrupparsi nei diversi aeroporti:

Tobruk (T. 5), Z. 1, Ain Gazala, Tmimi, Martuba, Derna/N. 1 (quest'ultimo abbandonato per difficoltà di traffico nel periodo delle piogge) ed alternarsi fra loro, nelle posizioni avanzata ed arretrata, con quelli dislocati sui rimanenti campi dell'altopiano della Berka e della zona Bengasi-na (Barce, Benina, Berka, Sidi el Magrum, Agedabia, Merdum ecc.).

Di fatto ne è risultato che la Brigata «Leone» e i resti della «Rex» schierati nei primi degli aeroporti anzidetti, che per la loro posizione confinante con la Marmarica non risentono eccessivamente delle piogge, ben di rado possono alternarsi nell'impiego con quelli della Div. «Pegaso» (momentaneamente arretrata) costretti ad una passiva e quanto mai pericolosa inattività dato lo sviluppo dei terreni.

Siccome fra le probabilità ammissibili, in dipendenza di un ulteriore sviluppo della situazione, sono previsti:

- a) mantenimento, sino all'estremo, delle piazzeforti di Bardia e Tobruk nelle quali sono concentrate le rimanenti tre divisioni dell'antico presidio cirenaico-marmarico, con la costituzione di una linea difensiva sui corrugamenti rocciosi dell'altopiano (ciglione di Derna);
- b) abbandono della Cirenaica ed organizzazione di una difesa della Libia in Tripolitania, con concentramento attorno a Tripoli, lasciando interposta al nemico l'ampia fascia deser-

tica della regione Sirtica. Per entrambe queste possibilità ho dovuto d'urgenza considerare un piano di allestimento degli aeroporti della Tripolitania, che servirebbero quali basi di raddobbo e concentramento nel primo caso, di presidio e manovra nel secondo, dalle quali poter operare con la massima efficacia possibile.

Tuttavia, dato che il Comando Superiore, contando esclusivamente per ora sulla validità del generoso contrasto aereo (reparti talvolta anche gettati allo sbaraglio), ritengo abbia intenzione di avanzare ulteriori richieste di personale e velivoli - in ordine alla situazione esposta - rappresento le difficoltà e i rischi (certo non adeguati alle imprese ed agli effetti) cui verrebbero sottoposte eventuali nuove aliquote sopraggiunti, tanto in relazione alla deficientissima possibilità di manovra come in riguardo a quella logistica.

Se i reparti aerei attualmente in Libia e già quasi completamente impegnati e duramente provati, avessero la possibilità di una relativa (anche minima e saltuaria) sosta, essi potrebbero in parte ripristinare l'efficienza sopperendo così al logorio di attività e ambiente senza necessità di ulteriori soccorsi. Inoltre a ciò aggiungasi gli effetti disastrosi che giornalmente (oltre alle perdite in combattimenti e per l'eccessiva usura) si determinano per le offese aeree portate dal nemico, per certo allettato da pingui bersagli aeroportuali strapieni di velivoli e dalla facilità con cui assai meglio di prima li può raggiungere, avendo l'avversario occupato i vecchi e nuovi nostri campi sino alla linea di Sollum.

Dato il forte numero di "Hurricane" e "Spitfire" apparsi sul fronte ed esistenti sui campi avanzati nemici, ritengo inutile inviare S. 79 e tanto meno Ro. 37 o "Libeccio" che resterebbero, come avvenuto varie volte in questi ultimi giorni, sicura preda dell'avversario. Per quanto sopra esposto, e prima che sia definitivamente deliberata una presa di posizione ed in attesa dei nuovi rinforzi richiesti (specie corazzati e meccanizzati) ritengo pericoloso ed inutile inviare ulteriori aliquote da ricognizione o da bombardamento in Cirenaica, dato che aumenterebbe il numero degli apparecchi impantanati nei campi e il bersaglio per gli apparecchi inglesi.

Ritengo invece necessario continuare a fare affluire reparti da caccia per sostituire quelli già provati ed esausti da rimpari, che, anche dopo breve periodo di riposo ed assestamento, potranno in Patria essere rimessi in pieno assetto ed efficienza con l'assegnazione di nuovi apparecchi.

La presente supremazia dell'aviazione britannica sul fronte cirenaico è una constatazione di fatto, rilevata in tutti i passati giorni di azione e messa in confronto con le constatazioni precedenti.

Infatti i nostri velivoli non avevano mai provato e incontrato

una reazione così pronta ed efficace di reparti aerei così numerosi e bellicamente agguerriti, dotati di mezzi qualitativamente e bellicamente superiori (è noto che nei mesi scorsi i nostri bombardieri effettuavano anche azioni a largo raggio e senza scorta ed hanno reagito efficacemente al contrasto dei caccia con le sole loro armi difensive). A tutt'oggi la situazione non è mutata, anzi, col peggiorare della situazione e lo svilupparsi dell'ulteriore pressione nemica, giornalmente si aggrava e mentre l'aviazione avversaria rivolge costantemente la propria offesa verso i nostri aeroporti indifesi i nostri reparti debbono tuttavia strenuamente continuare a gettarsi a bassa quota sui carri armati e le autoblindo mitragliatrici.

Il Comandante
F.to Gen. S.A. PORRO

Il 2 gennaio la Western Desert Force, ribattezzata XIII Corpo dell'Esercito Imperiale, iniziava le operazioni preliminari per l'attacco a Bardia, utilizzando oltre un centinaio di cannoni, una cinquantina di carri corazzati tipo I, e la massa dei bombardieri e cacciabombardieri messi a disposizione della WDAF (145 "Blenheim" - 16 "Wellington" - 68 "Hurricane" - 54 "Gladiator" - una trentina di aerei da cooperazione) su un totale di circa 400 velivoli disponibili. L'attacco prevedeva una pressione da ovest partendo da Gabr es Sidrat con la 6ª australiana, il cui punto di forza rappresentato dal 7º Rgt. carristi doveva essere preceduto da reparti di fanteria per aprire varchi nei campi minati e nei reticolati, colmare tratti di fossato anticarro e permettere l'assalto dei mezzi corazzati destinati ad aggirare i capisaldi per facilitare l'avanzata delle 4 Brigate di fanteria disponibili per la prima ondata: di riserva la 7ª corazzata, il Gruppo di combattimento «Selby», la brigata Degaulista «France Libre».

All'alba del 3 gennaio dopo una intensa preparazione di artiglieria la WDAF bombardava le posizioni italiane ed alle 07.30 le fanterie attaccavano con l'impiego di artifici nebbiogeni le postazioni di Bardia.

Alle ore 09.00 i carri «Mathilda» avevano sfondato col concorso dell'artiglieria le difese e dilagavano all'interno della piazzaforte eliminando un caposaldo dietro l'altro incuranti del tiro d'artiglieria i cui proiettili slittavano sulle spesse corazze dei «Mark I» da 24 t. Tra le 09.15 e le 11.15 le unità navali inglesi (N.b. «Warspite», «Valiant», «Barham») e i caccia bombardieri colpivano un pò ovunque a caso, con pesanti proiettili da 318 e bombe nel perimetro della zona fortificata e particolarmente sulla fascia costiera, tutti gli obiettivi fissi e in movimento facilitati nel tiro dai Westland «Lysander» dell'O.A. tattica generando perdite, confusione nei

movimenti e intralci tattici nelle operazioni difensive che il comando piazza tentava disperatamente di attuare per eliminare, fronteggiare e contrattaccare la pressione nemica, mentre a più riprese il Gen. Bergonzoli chiedeva urgentemente l'intervento dell'aviazione che poté intervenire solo saltuariamente con pochi aerei (15 SM. 79 e 2 Ba. 65) e con scarsi risultati per le difficoltà del tempo, i campi impantinati nella zona di Bengasi, il vento e la sabbia, la lontananza dello schieramento, gli attacchi ai campi d'aviazione della Cirenaica (Z. 1; Derna, Ain el Gazala, Tmimi), l'irrisoria entità di taluni reparti ridotti a zero che il Comando di Squadra fu costretto a rimpatriare (4° Stormo CT, 16° gruppo d'assalto, 26° Gruppo BT). Nonostante tale situazione preoccupante vennero effettuati bombardamenti di navi e del porto di Sollum, di mezzi corazzati a Ras Azzaz, Sidi Rezegh e Uadi el Carruba, mitragliamenti e lancio di bombe raso terra, crociere protettive e di scorta con CR. 42 che abbattavano 2 "Blenheim".

Il giorno 4 la battaglia riprendeva con maggiore accanimento con attacchi di fanteria appoggiati da carri armati e artiglieria e col costante appoggio di navi fra cui 3 corazzate della M.F. e aerei navali con gli Sqdns. 815° e 819° della F.A.A.. Lo schieramento italiano veniva diviso dall'attacco nemico in due tronconi - a nord e a sud - del perimetro fortificato, mentre veniva occupato l'abitato di Bardia. La partecipazione della RA fu più numerosa (16 SM. 79 - 47 CR. 42) anche se notevolmente inferiore ai 15 squadroni fra bombardieri e caccia messi in campo dalla WDAF che si avvaleva fra l'altro di stazioni radio mobili del LRDG (Long Range Desert Group) una formazione speciale di commandos addestrati ad operare nelle retrovie. Dislocate nella zona fra Sidi Rezegh, Sidi Muftach, Gabel el Arid, le stazioni RT del LRDG segnalavano ai comandi terrestri i sorvoli di aerei italiani decollati da Tobruk/T. 2/T. 2 Bis e El Adem e invariabilmente i velivoli della RA trovavano ad attenderli fra Bardia e Sollum gli "Hurricane" e numerose furono le perdite per abbattimenti. (Al 31 dicembre erano giunti di rinforzo alla WDAF 107 "Hurricane" via Takoradi - NdA).

Fra le azioni di mitragliamento e spezzonamento fatte dal 50° Stormo d'assalto, sono da segnalare gli attacchi compiuti fra il 2 e il 5 gennaio a Sidi bu Amid, Sidi Rezegh, Uadi el Menastir, Bir el Zebi, Bir Armat dove vennero lanciate 30 bombe da 15 e 50 kg, 484 spezzoni da 2 kg, sparati 4.800 colpi da 7,7/12,7, distrutti 8 veicoli blindati e da trasporto, 4 carri armati, una batteria Bofors e danneggiati numerosi altri automezzi.

Per la difesa diretta di Bardia erano state effettuate 38 missioni con la partecipazione di 242 velivoli.

Il 5 gennaio 1941 iniziò con attacchi di caccia-bombardieri "Hurricane" (73° e 274° Sqdns.) sugli aeroporti di Gambut, El Adem, Tobruk e Ain el Gazala con la distruzione di 4 fra CR. 42 e Ca. 309 e il danneggiamento di altri 6 compresi 2 SM. 79.

Altri attacchi con bombardieri venivano sferrati sui capisaldi di Bardia che ancora resistevano, che attaccati successivamente da mezzi corazzati e fanteria venivano eliminati uno dietro l'altro e, nella mattinata, Bardia veniva definitivamente conquistata dagli inglesi.

Furono catturati 38.000 soldati, 465 cannoni di ogni calibro, 128 carri armati fra L. e M., oltre 700 automezzi.

La caduta di Bardia - pilastro dello schieramento difensivo italiano - metteva in pericolo i campi avanzati di Derna, Tmimi, Ain el Gazala, l'idroscalo di Menelao, Martuba che, sia pure parzialmente evacuati da infrastrutture tecniche, materiali e velivoli inefficienti, venivano a trovarsi di fronte a potenziali attacchi di mezzi blindati veloci anche come campi-trampolino.

Il nuovo schieramento aeronautico a S.W. di Bengasi allungava notevolmente il percorso per missioni sul campo di battaglia.

Per facilitare le operazioni di sgombero e garantire l'agibilità residua degli aeroporti avanzati il Comando Superiore ASI inviava ad Ain el Gazala 5 carri «M. 11» a difesa del campo.

Al 6.1.1941 la situazione della 5ª Squadra Aerea comprendeva 186 velivoli e fra questi: 60 caccia, 40 bombardieri, 4 aerosiluranti, 74 da osservazione e 6 assaltatori.

Tale forza aerea limitava ovviamente le azioni del bombardamento ad obiettivi di una certa importanza quali navi, basi di rifornimenti e campi d'aviazione; per la caccia a voli di crociera e protezione sul territorio bengasino e ad eventuali missioni di mitragliamento al suolo unitamente ai pochi velivoli d'assalto ancora in forza al 12° Gruppo.

La WDAF, che aveva ormai conquistato da tempo la superiorità numerica e conseguentemente il dominio del cielo, poteva allineare alla stessa data i seguenti reparti: Bombardamento diurno: "Blenheim" Sqdns. 11°, 45°, 55°, 39°, 133°, 126° - Bombardamento notturno: "Wellington" Sqdns. 37°, 38°, 70° - Caccia: "Hurricane", "Gladiator": Sqdns. 33°, 73°, 274° e 3° RAAF appoggiati dal 208° Sqdn. su "Lysander" con una forza oscillante fra 300/350 aerei.

In un mese di battaglia ininterrotta, lo SM/RA aveva provveduto ad inviare in Libia rinforzi di caccia e bombardieri per un totale di 125 aerei, gran parte dei quali erano stati immessi con sollecitudine nella lotta per alleviare nei limiti delle innumerevoli difficoltà esistenti i gravi sacrifici dei sol-

dati dell'Esercito.

Alla data del 5 gennaio 1941, erano state eliminate 8 divisioni di fanteria italiane, 8 Btg. di carri corazzati L. e M., catturati oltre 70.000 prigionieri con immense quantità di materiale bellico. Solo la piazzaforte di Tobruk sbarrava ora agli inglesi la strada per la conquista della Cirenaica!

Rimanevano ancora in Libia altre 6 divisioni di fanteria, una Brigata corazzata su 3 Btg. carri con 61 "M. 13" e 28 "L. 3/35, reparti minori: complessivamente 170.000 uomini e circa 900 cannoni.

Mentre le prime avanguardie nemiche giungevano in vista della piazzaforte di Tobruk, la R.A. nel tentativo di ritardare al massimo l'avanzata dei mezzi corazzati inglesi procurando loro il maggior danno possibile, lanciava centinaia di spezzoni tipo 4 A.R. (Armamento Ritardato) da 4 kg, che avevano la caratteristica di esplodere con molte ore di ritardo e quindi di provocare ritardi e incertezze oltre che pericoli nell'opera di sminamento. Nella giornata del 5 vennero impiegati 53 aerei e ne andarono perduti 5 per offesa nemica.

Ai primi di gennaio giungeva di rinforzo in Libia, proveniente dalle Puglie, il 2° Gruppo Aut. CT (Sqd. 150^a e 152^a poi rinforzate con la 358^a già sul posto) al comando del Magg. pil. Giuseppe Baylon che veniva dislocato a Derna/El Fteiah forte di 27 FIAT G. 50 che si aggiungevano ai 32 CR. 42 del 23° Gruppo Aut. CT (Magg. pil. Tito Falconi) Sqd. 70^a/74^a/75^a giunto a Castel Benito dalla Sicilia il 16 dicembre e trasferitosi alcuni giorni più tardi sui campi della Cirenaica ed infine ad Ain el Gazala.

Nel combattimento del 5 gennaio 1941 sostenuto dai CR. 42 del 23° Gruppo CT contro numerosi "Hurricane" nemici, veniva mortalmente colpito il S. Ten. pilota Leopoldo Marangoni della 75^a Sqd. il quale, raccolto dal nemico e soccorso, moriva con grande fierezza e dignità da suscitare l'ammirazione degli inglesi.

Veniva assegnata alla sua memoria la M.O.v.m..

Il 5 gennaio mentre rientrava al campo di Ain el Gazala al termine di una durissima giornata di lotta, veniva abbattuto in fase di atterraggio il Ten. Oscar Abello della 70^a Sqd. (23° Gruppo Aut. CT).

Per il suo passato di valoroso cacciatore con 3 vittorie accreditate negli ultimi giorni di combattimenti, veniva decorato di M.O.v.m. alla memoria.

Il 2° gruppo CT aveva sfortunatamente la possibilità di effettuare solo alcune missioni (la prima veniva effettuata il 3 gennaio con una partenza su allarme) poiché i G. 50 dotati di presa d'aria inferiore aspiravano sabbia in grande quantità che metteva ben presto fuori uso i motori e gli ingranaggi dei velivoli e conseguentemente riduceva il reparto ad una irri-

soria capacità organica.

Fu necessario provvedere con grande urgenza al grave inconveniente facendo arrivare tempestivamente dall'Italia idonei filtri A.S. (Anti Sabbia).

Il 6 gennaio 1941 il Maresciallo Graziani inviava a Mussolini una sua relazione veritiera e drammatica sulla situazione esistente in A.S. precisando l'impossibilità di poter difendere la Cirenaica con le poche truppe attestate sul ciglione Gebelico e chiedendo urgentemente l'invio di autoblindo, carri armati, armi controcarro, automezzi. Precisa altresì che la 5^a Squadra Aerea, secondo quanto dichiarato dal Gen. Porro: «... non è più in grado di svolgere azioni offensive», poiché non poteva mettere in linea che una ottantina di aerei fra caccia e bombardieri con caratteristiche notevolmente inferiori a quelli nemici, che ammontavano, secondo informazioni inviate dal SIM alla data del 29.12.1940, a 700 velivoli di 1^a linea e 400 di riserva cui erano da aggiungere quelli imbarcati sulle n.p.a. e quelli previsti in arrivo tutti del tipo più moderno.

Proseguiva il Maresciallo Graziani nella sua relazione: «... per quelle leggi inesorabili che dominano la guerra nel deserto, dove uno scardinamento iniziale del sistema non è rimediabile ed una disfatta è sempre totalitaria», sagge e obiettive parole che solo la disfatta militare aveva avuto il potere di far comprendere e valutare in tutta la sua drammatica portata e che facevano finalmente giustizia di teorie inapplicabili su un terreno come quello dell'Africa Settentrionale dove la guerra statica non era concepibile se non in limitate e circoscritte circostanze, la conquista o l'abbandono di centinaia di km di deserto era un fatto irrilevante se non comportava la distruzione materiale dell'avversario o il suo isolamento operativo e logistico attuato col recidere tutti i canali dei rifornimenti, una guerra dominio incontrastato del carro armato e del cannone anticarro, in cui prevaleva la parte che possedeva cannoni in grado di aprire il fuoco a maggiore distanza del nemico e di colpire e neutralizzare i mezzi corazzati prima che giungessero a contatto diretto con le batterie difensive: un problema tecnico-balistico in primo luogo, tattico e manovrato accuratamente con lo sfruttare razionalmente il deserto senza tentare di vincerlo, attuabile nei suoi presupposti solo con l'indispensabile supporto dell'aviazione.

Fra il 1° e il 5 gennaio 1941, l'aviazione aveva concorso alla difesa di Bardia in 38 missioni con la partecipazione di 242 velivoli da caccia, bombardamento e assalto. Vi erano stati mitragliamenti nella zona di Sidi Rezegh e attacchi della WDAF sui campi di Derna e Ain el Gazala con "Hurricane" di scorta ai "Blenheim".

In combattimento aerei i CR. 42 del 22° Gruppo abbatteva-

no 3 "Hurricane" (uno da parte del Cap. Pietro Calistri della 75^a Sqd.) contro la perdita di 2 SM. 79 del 41° Stormo e di 4 CR. 42 sorpresi in atterraggio a Z. 1 che causavano la morte di 4 piloti.

Il 7 mitragliamento di Berka e il 9 del campo K. 2 di Bengasi con abbattimento di "Hurricane" e perdita di 2 CR. 42. Ai primi di gennaio lo Stamege autorizzava finalmente il trasferimento in Libia di due unità idonee ad operare in A.S.: la Div. corazzata «Ariete» e quella motorizzata «Trento», accogliendo sia pure tardivamente i pressanti appelli che sin dal mese di luglio il Maresciallo Graziani rivolgeva a tutti i superiori comandi per poter disporre di unità atte a combattere nel deserto in condizioni almeno di parità tecnico-qualitativa con le similari unità nemiche; permaneva sempre gravissima la deficienza di automezzi, in quanto il fronte albanese più privilegiato dell'A.S. e a carattere prevalentemente montuoso aveva ricevuto a fine dicembre ben 7.500 autocarri.

L'8 gennaio il Maresciallo Graziani inviava a Mussolini una nuova dettagliata relazione sulle operazioni in corso, precisando che: «Tobruk non avrebbe potuto resistere a lungo e che la battaglia decisiva per le sorti della Cirenaica sarebbe stata combattuta nella zona fra Derna, Villaggio Berta e El Mechili che si prestava tatticamente alla difesa, e che solo

con le unità motocorazzate e i mezzi atti a fronteggiare il nemico promessi dallo Stamege era possibile arrestare ed eventualmente battere gli inglesi e modificare sostanzialmente la situazione.

Diversamente la Cirenaica e forse anche la Libia intera sarebbe stata perduta».

Era una visione realistica e allarmante cui Mussolini finalmente credette in contrasto con quanto aveva previsto sino a quel momento lo Stato Maggiore Generale, le cui vedute sulla situazione davano la sensazione di minore allarmismo e nel contempo di essere ancora lontane dalla realtà e drammaticità della situazione e come tali risolvibili con le forze e con i mezzi ancora disponibili sul posto.

Confortato dal pensiero e dall'appoggio di Mussolini che da Roma faceva il possibile per aiutarlo attraverso intendimenti che coincidevano con la sua personale visione delle operazioni, Graziani emanava il 9 gennaio le direttive per attuare le necessarie misure difensive di emergenza fra Derna-Berta-Mechili, precisando i compiti assegnati all'Esercito, Marina e Aviazione.

Per eliminare ogni ulteriore possibilità di attriti in un momento che richiedeva il massimo impegno di tutti, il 6 gennaio Graziani inviava la seguente lettera al Capo di SM/RA:

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA

Superaereo

DATA 6 GENNAIO 1941

ORA CONSEGNA: 1010

ROMA MINISTERO (BENGASI)

TEN. FALANGOLA RICEVUTO

TEN. FALANGOLA DECIFRATO

ALLE ORE 0915

ALLE ORE 0916

ALLE ORE 0950

MPA/MPA BENGASI AT SUPERAEREO

01/157/OP. 6 GENNAIO ORE 22.30 PUNTO PER ECCELLENZA PRICOLO PUNTO CARO PRICOLO PUNTO RICEVO TUO 235 DEL DUE GENNAIO PUNTO IO NON HO CREDUTO AFFATTO DI CREARE UNA POLEMICA AVENDO RICHiesto UN MEZZO CHE IN QUEL DETERMINATO MOMENTO AVREBBE RESO SERVIZI PREZIOSISSIMI CONTRO NAVI CHE SCARICAVANO A SOLLUM TUTTO QUELLO CHE HA SERVITO A DEBELLARE BARDIA PUNTO SE IMPIEGO PICCHIATELLI RICHIEDEVA UNA PREVENTIVA ORGANIZZAZIONE PENSO ALTRESI' SAREBBE STATO OPPORTUNO PROVVEDERLI ET PROVVEDERLI IN TEMPO TANTO PIU' CHE ERA BEN NOTO COME QUI NESSUN APOGGIO ERA POSSIBILE AVERE DALLE FORZE NAVALI PUNTO LA TUA COSCIENZA DI AVERE DATO IN OGNI OCCASIONE DELL'ATTUALE OFFENSIVA

SOSTANZIALE APPORTO DI MEZZI E' STATA DA ME SANCITA NELLA MIA RELAZIONE PUNTO SULLA BATTAGLIA DELLA MARMARICA ET COSTANTEMENTE RICONOSCIUTA NELLE COMUNICAZIONI FATTE ALLO STAMAGE CHE ME LO RICHIEDEVA NUMERO APPARECCHI DISPONIBILI ERA STAMANE DI 119 TUTTI COMPRESI PUNTO COI 6 PERDUTI AUT DANNEGGIATI OGGI SI RIDUCE A 113 PUNTO DISPOSTO FRONTE ALLA SCHIACCIANTE SUPERIORITA' NUMERICA ET QUALITATIVA DELL'AVIAZIONE AVVERSAIA OGGI IN CUI NOI CI PREPARIAMO AT GIOCARE LE ULTIME CARTE PER LA SALVEZZA DELLA LIBIA IL COMANDO V^a SQUADRA AEREA MI COMUNICA PER CONTRO CHE NON E' PIU' IN CONDIZIONE DI POTER COMPIERE AZIONI OFFENSIVE PUNTO QUESTA E' LA SITUAZIONE DI FRONTE ALLA QUALE NON RIMANE CHE INVIARCI GLI APPARECCHI NECESSARI PER DAR VITA E SOSTANZA ALL'ARMA AEREA IN LIBIA PUNTO CORDIALI SALUTI

GRAZIANI

Per il Comando 5^a Squadra Aerea le disposizioni relative allo sbarramento Derna-Berta-Mechili stabilivano la difesa ad oltranza del campo d'aviazione di Derna/El Freiah, il cui perimetro esterno veniva affidato alla responsabilità del gruppo da combattimento «Tonini» formato dal 1° Btg. paracadutisti libici rinforzato da un nucleo bersaglieri motociclisti (600 uomini, 4 carri «M. 11», 1 autoblindo, 1 batteria da 75/27,7 cannoni da 47/32, 6 mitragliere da 20/65, 45 automezzi).

Per assolvere tale incombenza il Gruppo «Tonini» venne trasferito da Tolemaide a Derna mentre il 2° Btg. paracadutisti nazionali (Magg. Ftr. A. Calascibetta) veniva avviato alla difesa dell'Uadi Bacur vicino Tocra, per fronteggiare eventuali infiltrazioni provenienti da piste pre-gebeliche.

Si trattava, nel pensiero del Maresciallo, di resistere su una linea difensiva che si appoggiava su rilievi naturali in attesa dell'afflusso dall'Italia delle 2 unità motocorazzate italiane promesse dallo Stamage e rinforzate dalla 5^a Div. leggera germanica.

Il 7 gennaio Mussolini telegrafava a Graziani (5295/OP): «Circa situazione aviazione Cirenaica e Tripolitania disposto invio sollecito at Tripoli 2 Gruppi da caccia et uno Stormo da Bombardamento. Giunti a Tripoli voi disporrete possibilità di riceverli in questo momento. Ritengo che concordiate con me concetto che non si debba esporre apparecchi all'offesa nemica in campi già stipati aut mancanti di quel minimo di attrezzatura senza di che impiego non dà rendimento voluto Mussolini».

Il 9 gennaio altro telegramma del Duce (5297/OP) confermava a Graziani l'invio entro una decina di giorni di un gruppo di Ju. 87 picchiatori, notizia questa particolarmente attesa dal Maresciallo Graziani per l'efficace azione distruttiva che tale tipo di aereo poteva esplicare e considerando che la 5^a Squadra Aerea aveva a quella data una disponibilità di soli 24 bombardieri e 27 Caccia.

Il 13 gennaio il Maresciallo Graziani mettendo doverosamente e logicamente da parte ogni personale risentimento in un momento così difficile per l'Italia scriveva una cordiale

lettera al Gen. Pricolo nel desiderio di chiarire ogni ulteriore malinteso ed avviare un colloquio volto esclusivamente al supremo interesse della nazione in guerra e nel difficile momento che stava attraversando.

Si stabiliva quindi nuovamente un cordiale rapporto di collaborazione e il Gen. Pricolo anticipava il trasferimento in Libia di un gruppo caccia su G. 50 e uno su CR. 42 non appena detti reparti sarebbero stati liberati dalla dipendenza organica del CAI in fase di smobilitazione. Il Capo di SM/RA ribadiva però tenacemente la necessità di trasferire in Cirenaica i due gruppi da caccia, solo dopo la garanzia di una conveniente sistemazione sui campi onde evitare ulteriori distruzioni come avvenuto in passato, stabilendo inoltre che il gruppo bombardieri da picchiata doveva essere impiegato esclusivamente con la scorta della caccia.

I due gruppi da caccia prescelti erano il 18° e il 20° provenienti dal disciolto 56° Stormo CT del CAI in fasi di rientro dopo la negativa esperienza di guerra vissuta in Belgio.

Il presidio di Tobruk, al comando del Gen. Pitassi-Mannella, si appoggiava su un perimetro difensivo lungo 54 km, con 16 capisaldi principali, 144 opere fortificate, centri di fuoco, postazioni difensive, campi minati (24.000 mine a pressione e strappo) reticolati, ricoveri, depositi, comandi protetti in caverna, magazzini, distillatori d'acqua (capacità mc. 850 giornalieri). Il presidio contava una forza superiore ai 30.000 uomini delle 3 FF.AA. (fra cui la Div. Ftr. «Sirte») e poteva appoggiarsi a 220 cannoni campali, 60 fra costieri e contraerei della Marina, 117 controcarri, 98 mitragliere c.a., 78 carri armati fra «M. 11» ed L. 3/35 in parte inefficienti. La Marina oltre all'organizzazione di avvistamento e difesa contraerei e costiera con 11 batterie con 64 cannoni e 36 mitragliere, disponeva dell'incrociatore «San Giorgio», di un distaccamento marinai e operai militarizzati al comando dell'Ammiraglio Vietina.

L'Aeronautica aveva un gruppo composito di 22 velivoli (Cap. pil. Valentino Festa) con 8 Ca. 310, 5 CR. 42, 3 CR. 32, 3 Ba. 65 e 2 Ro. 37.

Questo eterogeneo reparto aereo operante in un'area ristretta venne spostato successivamente ad ovest il 7 gennaio ad eccezione di 2 Ro. 37 uno dei quali venne successivamente abbattuto e sostituito con un Ca. 310.

La Brigata corazzata «Babini», unico reparto rimasto di una certa efficienza tecnica in grado di opporsi agli inglesi, venne dislocata a El Mechili, perno meridionale dello schieramento pre-gebelico e nodo stradale delle piste provenienti dal sud al nord.

Le forze inglesi destinate ad attaccare Tobruk comprendevano:

7ª Div. corazzata, 6ª Div. Ftr., australiana, 7º Rgt. Royal Tank, Independent Combat Group «Selby», 4 Btg. Ftr. anglo-francesi, 5 Rtg. artiglieria campale, 2 Rgt. cavalleria blindata; di riserva: due Brigate di Ftr. e corazzate. Complessivamente 22.000 uomini, 140 cannoni campali, 160 mezzi corazzati fra cui 24 carri «M. 11» catturati e utilizzati da due squadroni meccanizzati australiani; la WDAF appoggiava le operazioni con circa 240 velivoli considerando la diminuzione che si era verificata negli organici dell'aviazione inglese di 70 fra bombardieri «Blenheim» e caccia «Hurricane» appartenenti a 3 squadroni inviati di rinforzo in Grecia per resistere alla forte pressione esercitata dalla Regia Aeronautica.

Anche nella sfortunata battaglia difensiva di Bardia l'aviazione della 5ª Squadra Aerea fece il possibile per sostenere e potenziare l'azione delle forze terrestri pur trovandosi in gravi difficoltà numeriche e operative ed in taluni casi la presenza di caccia italiani suscitò sorpresa e perplessità nei comandi inglesi che ben sapevano la distanza intercorrente dai campi arretrati della caccia a Bardia, la modesta autonomia che rimaneva loro sulla verticale della piazzaforte assediata e la prevista ma non rispondente crisi morale in cui gli inglesi supponevano dovessero trovarsi i piloti italiani.

Ci furono accaniti combattimenti aerei anche se la presenza contemporanea di caccia italiani e inglesi doveva considerarsi più casuale che programmata.

Fra i giorni 9 e 11 gennaio la 5ª Squadra aerea impiegò complessivamente 96 velivoli perdendone 10. Una percentuale inaccettabile!

Dal 6 al 20 gennaio la WDAF effettuava numerose incursioni su Tripoli e Bengasi danneggiando aerei, aviorimesse, il 212º magazzino MSA, edifici, mentre altre missioni di bombardamento avevano luogo sui campi di Martuba, Derna, Apollonia, Solluch, Sidi el Magrum dove andavano perduti 3 trimotori ed altri venivano danneggiati; 4 attacchi su Tobruk costavano agli attaccanti la perdita di 6 bimotori abbattuti dalla contraerea della Marina e del «San Giorgio».

Missioni offensive della R.A. venivano portate a termine su Sollum e Sidi el Barrani mentre caccia e assaltatori attaccavano mezzi corazzati e blindati inglesi ad Acroma, sul Trigh Capuzzo, Gad el Amar, El Nghear, El Hamrin. Lo sgombero dall'importante campo di El Adem del materiale ivi accantonato in ingentissima quantità, comportò l'allestimento di alcune spedizioni motorizzate che a più riprese e sotto la costante minaccia di incursioni nemiche e puntate di autoblindo, recuperarono armi di bordo, attrezzature, bombe, materiali MSA, motori, eliche, ruote, carrelli, ali, 120 t di carburante. Ugualmente sgomberato fu il deposito bombe di Bu Amud e quelli munizioni/carburante del settore di Tobruk e Ain el Gazala.

Vennero recuperati inoltre materiali sanitari, 80 autoveicoli inefficienti, impianti tecnici aeroportuali.

Il personale della R.A. evacuato ammontò a circa 4.000 unità fra ufficiali, sottufficiali e truppa; il carburante recuperato comprendeva 6.000 fusti per litri 1.200.000 mentre altri 800.000 litri di benzina andarono perduti assieme a 1.500 t. di bombe sulle 3.500 t esistenti in zona. Andò completamente perduto il munizionamento delle nuove mitragliere da 20/65 da poco tempo assegnate alla RA per la difesa sui campi e gran parte delle munizioni per le armi di bordo (circa 4.000.000 di cartucce).

Parte del materiale salvato in Marmarica venne sfortunatamente perduto, e per sempre, durante la ritirata da Bengasi alla Sirte nella battaglia di Beda Fomm, mentre altro materiale, in gran parte munizionamento di caduta, andò perduto sulle banchine del porto di Bengasi dove si trovava accastato in attesa di imbarco.

Le ultime missioni effettuate in gennaio comprendevano bombardamenti e mitragliamenti fra Mechili, Trigh Capuzzo, Tmimi, Gad el Amar.

Fra il 23 gennaio e il 28 dello stesso mese, i reparti del 50º Stormo d'assalto compirono missioni offensive contro mezzi corazzati nemici nella zona di Mechili, El Hamrin, Umm el Jelima, Gad el Jelima, Gad el Amar, contro colonne motorizzate in marcia sulla «Balbia».

Venne abbattuto il CR. 32 del Ten. Giacomello salvato in extremis dal S.M. Sarti atterrato in prossimità del velivolo colpito, dove liberatosi del paracadute, il pilota caricava l'ufficiale nell'abitacolo decollando velocemente mentre arrivavano autoblindo nemiche.

*

Al 21 gennaio 1941 la 5ª squadra Aerea aveva in carico 213 velivoli (105 SM. 79, 67 CR. 42, 3 Ca. 309, 6 CR. 32 e 6 Ba.

65) di cui solo 74 efficienti bellicamente ed il resto in riparazione presso SRAM e officine aeronautiche.

Altri 398 velivoli erano in carico all'Aviazione della Libia in Tripolitania e fra questi 167 "E.B." ed il resto in riparazione.

I 398 aeroplani risultavano così distribuiti presso le SRAM:

SM. 79	n. 67
SM. 81	n. 50
CR. 42	n. 50
CR. 32	n. 19
Ba. 65	n. 14
Ca. 309	n. 15
Ca. 310	n. 7
Ro. 37	n. 14
Ro. 41	n. 4
Cant. Z 510	n. 1
Cant. Z 506	n. 1
Cant. Z 1007	n. 1
TOTALE	n. 357

Nei depositi aeronautici della Tripolitania di Castel Benito e Mellaha, si trovavano accantonati altri 41 velivoli così suddivisi:

SM. 79	n. 8
SM. 81	n. 17
CR. 42	n. 7
CR. 32	n. 4
Ca. 311	n. 1
Ca. 310	n. 3
Ro. 37	n. 1

In 32 giorni di lotta in Marmarica erano andati perduti 173 aeroplani e fra questi 61 SM. 79, 8 SM. 81, 16 Ca. 310, 16 RO. 37, 2 Ro. 41, 42 CR. 42, 11 CR. 32, 11 Ba. 65, 2 Ghibli, 5 G. 50, 2 Cant. 506, 2 Cant. 501.

I velivoli efficienti o parzialmente efficienti distrutti dal personale della R.A. per non lasciarli al nemico comprendevano 91 aeroplani sui seguenti campi d'aviazione della Marmarica:

Sollum	n. 2
Amseat	n. 2
Menastir	n. 4
Gambut	n. 1
Tobruk/T. 2	n. 11
El Adem	n. 32
Sidi bu Amud	n. 2
Tobruk/T. 5	n. 5
Z. 1	n. 11
Tmimi	n. 6
Ain el Gazala	n. 5

Martuba	n. 7
Menelao	n. 3

La situazione dei reparti alla data del 12. 1.1941 era la seguente:

Rep. volo 5 ^a Sqd. A.	SM. 79	n. 1
	Ca. 309	n. 3
175 ^a Sqd. R.S.T.	SM. 79	n. 4 (1 E.B.)
278 ^a Sqd. Aerosil.	SM. 79	n. 6 (3 E.B.)
34° Stormo BT	SM. 79	n. 18 (5 E.B.)
54° Gruppo Aut. BT	SM. 79	n. 6
	SM. 81	n. 6 (2 E.B.)
114° Gruppo Aut. BT	SM. 82	n. 5
	SM. 79	n. 5 (3 E.B.)
15° Stormo BT	SM. 79	n. 32 (12 E.B.)
41° Stormo BT	SM. 79	n. 26 (16 E.B.)
2° Gruppo Aut. CT	G. 50	n. 24 (4 E.B.)
23° Gruppo Aut. CT	CR. 42	n. 44 (18 E.B.)
151° Gruppo Aut. CT	CR. 42	n. 23 (1)
12° Gruppo assalto	CR. 32	n. 6 (4 E.B.)
	Ba. 65	n. 6 (2 E.B.)

Totale velivoli in carico N. 123 di cui solo 74 efficienti.

(1) Nessuno bellicamente efficiente

L'Attacco a Tobruk (21.1.1941)

Il 21 gennaio il XIII Corps del Gen. O'Connor sferrava alle ore 06.00 l'attacco contro la piazzaforte di Tobruk preceduto da un pesante bombardamento aeronavale prolungatosi per diverse ore.

Usando la solita tattica dell'apertura dei varchi affidata alla fanteria e del successivo sfruttamento del successo assegnato ai carri «Mathilda», gli inglesi e particolarmente gli australiani, ebbero in poche ore ragione della tenace difesa dei vari capisaldi, isolati e annientati uno dietro l'altro con artiglieria e mezzi corazzati, e dopo aver ridotto al silenzio postazioni e batterie distrussero sistematicamente i pochi coraggiosi carri «M. 11» che si erano portati all'attacco con determinazione e stoicismo dei valorosi carristi. L'aviazione non ebbe molte occasioni per intervenire a causa della maggiore distanza dai campi bengasini e della crisi del ripiegamento, considerando che il comando piazzaforte non garantì il mantenimento dei campi interni (T. 2/2 Bis e T. 5) su cui il comando di squadra aveva dislocato un gruppo composito di caccia/assalto/ricognizione successivamente trasferito ad ovest; il Gen. Porro chiese almeno la garanzia di mantenere integri da pericoli i campi di Ain el Gazala e Derna da usare come trampolino.

Ottenuta tale assicurazione, i predetti aeroporti vennero usati per aumentare l'autonomia dei velivoli anche se l'intervento dell'aviazione su Tobruk risultò notevolmente inferiore a ciò che invece era stato possibile fare per Sidi el Barrani e Bardia. Fu necessario abbandonare anche l'uso di questi campi per insufficiente protezione (in fase di decollo i velivoli vennero fatti oggetto in tali casi al tiro di autoblindo nemiche appostate nelle vicinanze).

La distanza aumentò a 240/260 km e di conseguenza minore fu il tempo di permanenza sul cielo di Tobruk assediata.

Si verificò, ma solo per breve tempo, una felice cooperazione secondo le teorie del Mecozzi, fra l'assalto e le forze corazzate della Brigata «Babini» attestata ad El Mechili - pilastro meridionale della difesa pre-gebelica - ma tale efficace lavoro in comune ebbe breve durata poiché la Brigata venne spostata ad ovest per una supposta minaccia di accerchiamento e la parte meridionale, sguarnita, suggestionò la fantasia per il nemico creando le premesse per il disastro di Beda Fomm.

La battaglia a Tobruk segnò una battuta d'arresto allorché i mezzi corazzati nemici entrarono a contatto visivo con le batterie della Regia Marina «Tortora», «Bejad», «Sidi Mahmud», «Toro» e con i grossi calibri del «San Giorgio», che con i loro potenti cannoni ad alta velocità riuscirono ad arrestare l'avanzata dei «Mathilda» e dei «Crusader» fino al momento in cui fu possibile sparare, combattendo sotto un violento tiro di controbatteria e con pesanti bombardamenti aerei e navali inglesi coadiuvati dall'osservazione aerea per la direzione del tiro che neutralizzò numerose batterie.

Durante la violenta battaglia riusciva a decollare coraggiosamente dal T. 2 un Ro. 37 per accertare la situazione sul terreno stante l'interruzione di tutti i collegamenti a filo, ma pochi minuti più tardi l'intervento di caccia inglesi costringeva il valoroso quanto sconosciuto pilota ad atterrare col velivolo danneggiato.

Nulla potevano i cannoni anticarro da 47 mm per arrestare i grossi carri nemici incuranti dei proiettili sparati loro anche da distanza ravvicinata, cannoni che resistevano sino al momento in cui serventi e pezzi venivano stritolati dai cingoli. Uguale sorte subivano i carri M. e L. del 4° Rgt. carristi, eliminati uno dietro l'altro per la maggiore gittata e velocità di tiro dei cannoni nemici, con i micidiali proiettili perforanti, con elevato potere distruttivo dei carri inglesi (vel. m/sec. 853 contro i m/sec. 630 del 47/32 - NdA). Alle ore 18.30 veniva catturato il comando della piazzaforte con il Gen. Pitassi-Mannella e il suo S.M., mentre continuavano a resistere altri capisaldi e il contingente di marinai guidati dall'Amm. Vietina, sostenuti decisamente dai cannoni e dal-

le mitragliere del vecchio, indomito incrociatore «San Giorgio». Perduto era anche il campo d'aviazione T. 2 e l'adiacente terreno T. 2 Bis cosparsi di relitti di aerei distrutti o sabotati dal personale prima dell'abbandono del campo, mentre i marinai provvedevano alle operazioni di autoaffondamento del «San Giorgio» e alla distruzione di distillatori, depositi carburante, munizioni, viveri, materiali, macchinari e automezzi. Alcuni battelli carichi di marinai riuscivano fortunatamente ad abbandonare la rada di Tobruk per non darsi prigionieri agli inglesi.

Nelle prime ore del 22 l'incrociatore veniva autoaffondato mentre riprendeva con più accanimento la battaglia terrestre, ma nel pomeriggio ogni resistenza cessava e la piazzaforte di Tobruk capitolava con circa 26.000 uomini, 208 cannoni, 87 carri armati, alcune centinaia di automezzi.

Ancora una volta il successo nemico si basava sulla qualità e quantità del materiale impiegato: mezzi corazzati e blindati, artiglieria campale e controcarro, mitragliere antiaeree pesanti, utilizzati in dottrine moderne e nuovi metodi tattici che ricordavano molto da vicino, sia pure con criteri diversi, le teorie tedesche della Blitz Krieg di cui il deserto libico rappresentava l'ideale campo d'azione e d'applicazione.

Il 22 gennaio 1941, il Gen. Pricolo informava Mussolini dei provvedimenti decisi per il potenziamento aereo della Libia comprendenti:

Invio 155° Gruppo Autonomo C.T. su FIAT G. 50, 18° Gruppo Aut. C.T. su CR. 42, 157° gruppo Aut. C.T. su MC. 200, 96° Gruppo Aut. B.T. su JU. 87 ed inoltre invio di 12 CR. 42 per reintegrare i reparti già sul posto e dotati di tale tipo di aereo, trasferimento non appena possibile dell'8° Stormo da B.T. su SM. 79 dalla Sardegna che verrà rimpiazzato dal 16° Stormo B.T..

Fra la quarta settimana di gennaio e la prima di febbraio precisava lo SM/RA, verranno presumibilmente trasferiti in Libia 150 apparecchi fra cui circa 120 caccia.

Ma la battaglia non era ancora terminata e si aveva fiducia e speranza, ultime possibilità rimaste a sorreggere la fede degli uomini in quel tristissimo frangente, che un miracolo poteva ancora accadere se fossero giunti tempestivamente dall'Italia rinforzi e mezzi adeguati rappresentati non più da divisioni di fanteria appiedate, ma potenti e robuste unità corazzate e motorizzate dotate di carri e artiglieria in grado di opporsi validamente, anche a parità di livello tecnico e d'impiego, all'equivalente materiale messo in campo dal nemico. Un miracolo che alla fredda luce della realtà contingente non risultava affatto attuabile con ciò che al momento l'arsenale italiano poteva offrire come mezzi corazzati, artiglierie mobili ed efficaci, cannoni controcarro in grado di arrestare, se

non di distruggere, i carri pesanti di fanteria e i «Cruiser» da rottura, veri protagonisti dei successi ottenuti dagli inglesi: una potenza brutta e insensibile che aveva prevalso sulle qualità morali del soldato italiano!

La difesa ad oltranza delle posizioni Derna-Berta-Mechili, ultimo sbarramento possibile su cui tentare di arrestare l'avanzata nemica, presupponeva oltre l'utilizzazione parziale degli aeroporti più conosciuti ed attrezzati, anche l'uso di spianate d'emergenza secondo il sistema inglese, su cui decentrare velivoli e materiali per salvarli dalle incursioni nemiche e utilizzarli nel contempo per missioni offensive, mentre il Comando 5^a Squadra Aerea iniziava a far sgombrare verso la Tripolitania l'ingentissimo materiale di aeronautica accumulato sui campi della Marmarica evacuati e su quelli della Cirenaica ancora da sgombrare, considerando gli attacchi quotidiani che l'aviazione inglese effettuava sui campi producendo gravissimi danni al materiale di volo come accadde sugli aeroporti di Maraua e Barce. Compromessa gravemente la situazione della Cirenaica dopo l'abbandono delle posizioni avanzate pre-gebeliche, la crisi operativa si acuì maggiormente per la fluidità della situazione militare causata dall'abbandono di Bengasi, dall'evacuazione dei campi della Cirenaica e l'arretramento di quelli della Sirtica, dalle decisioni del Comando Superiore ASI di bloccare in Tripolitania i reparti di rinforzo giunti dall'Italia per non pregiudicare ulteriormente l'efficienza nella crisi logistica in cui si trovava al momento l'organizzazione aeronautica della Libia orientale.

Il 1° febbraio il comando di squadra e i comandi di G.U. aeree nonché alcuni comandi di reparto si erano trasferiti in Tripolitania, mentre rimanevano ancora in Cirenaica, oltre al Comando la 5^a Squadra Aerea, un gruppo da BT e due da CT unificati in un comando tattico campale.

Lo sbarramento approntato fra Derna-Berta-Mechili per arrestare l'avanzata nemica ai margini del Gebel cirenaico, comprendeva alla data del 23.1.1941 il seguente schieramento:

Settore Derna (Gen. A. Bergonzoli)

1° Btg. paracadutisti libici, 11/86° Rgt. Ftr. «Sabratha», 1/11 5° Rgt. Ftr. «Marmarica», 18° Btg. libico, 17° Btg. mitraglieri Div. Ftr. «Brescia», 15° Btg. mitraglieri Div. Ftr. «Savona», 1 Cp. bersaglieri motociclisti, 1 plotone carri «M. 11», 2 autoblindo, 31 mitragliere da 20/65, 18 cannoni da 47/32, 10 batterie da campagna, 11 cannoni c.a. da 75/46, 1 plotone carabinieri motociclisti.

Complessivamente circa 6.500 uomini con 210 automezzi.

Settore Berta-Mechili (Gen. F. Cona)

85° e 86° Rgt. Ftr. Div. «Sabratha», Raggruppamento mo-

torizzato su 1 Cp. bersaglieri motociclisti, 14 mitragliere da 20/65, 12 cannoni c.c. 47/32, 15 batterie da campagna, 2 Cp. mitraglieri e servizi, Brigata Corazzata Speciale, 1 Btg. bersaglieri motociclisti, 65 carri «M. 13/40», 28 carri L. 3/35, 6 autoblindo, 20 cannoni da campagna, 8 controcarro 47/32, 8 mitragliere 20/65 e servizi. Per l'artiglieria pesante erano disponibili 3 gruppi di C.Ar..

Complessivamente 14.000 uomini, 254 cannoni, 195 mitragliatrici, 119 mortai, 92 mezzi corazzati, 503 automezzi, 325 motocicli.

Una riserva mobile al comando del Gen. M. Bignami nella zona di Bengasi era stata approntata con 2 Btg. mitraglieri, un gruppo artiglieria da 75/27 e un Btg. carri «M. 13/40» appena giunto dall'Italia.

La distanza fra i due settori era di circa 40 km fra Derna e Berta e di circa 70 da Berta a Mechili. Complessivamente lo sbarramento difeso da circa 24.000 uomini aveva uno sviluppo lineare di circa 100 km ed era intersecato: a nord dalla «Balbia», a S.W. dalla strada Derna-Eluet el Asel-Berta e a sud da quella Berta-Mechili, nodo quest'ultimo molto importante per le provenienze dal Trigh Capuzzo-El Adem, dalle piste di Bir Tengeder e Ghedir bu Ascher-Bir Berlamed-Bir el Melez-El Msus-Antelat-Beda Fomm che sboccava a N.W. di Agedabia nel golfo della Sirte. Da El Mechili si dipartiva inoltre la strada gebelica per El Charruba-El Abiar-Regima-Bengasi dove si collegava con la litoranea «Balbia». Contro questo complesso di forze il XIII Corpo schierava la 6^a Div. australiana di fanteria e la 7^a corazzata con un gruppo motorizzato di sostegno: complessivamente 3 brigate di fanteria e 2 corazzate con circa 300 carri armati e autoblindo su 6 reggimenti, 160 cannoni da campagna su 8 reggimenti rinforzati da 2 Rgt. contraerei con 46 «Bofors» da 40/56, 5 Rgt. di fanteria e i relativi servizi per un totale di 26.000 uomini.

Un numero di soldati all'incirca uguale a quello messo in campo dalla 10^a Armata al cui comando era subentrato il Gen. G. Tellera, ma superiore per carri armati e potenza meccanica alla componente corazzata messa in campo dal Comando Superiore dell'ASI.

Il primo vero combattimento fra forze corazzate della campagna africana si verificò all'alba del 24 gennaio 1941, con la partecipazione da parte italiana del 5° Btg. «Carri M. 13» affiancato dal 61° Btg. carri «L. 3», che si scontrarono con carri del 2° Royal Tank Rgt. e del 7° Rgt. Hussards della 4^a Brigata corazzata dotata di «Cruiser» A. 10 e A. 13 e autoblindo. I carri inglesi armati con cannone da 40 mm pur essendo di calibro inferiore al 47/32 che equipaggiava l'«M. 13/40», avevano maggiore velocità iniziale, pur essendo di

peso leggermente superiore ai carri italiani, possedevano maggiore velocità e corazzatura frontale. Una situazione sostanzialmente di equilibrio ignorando ovviamente la presenza dei piccoli inutili carri «L. 3».

Il combattimento si sviluppò intenso con la collaborazione esplorativa di Ca. 309 Sahariani e si concluse con la ritirata dei carri inglesi una dozzina dei quali rimasero sul terreno distrutti o danneggiati contro la perdita di soli 7 carri armati italiani: il primo confortante e giusto risultato dopo gli impossibili e mortificanti scontri svoltisi in precedenza! La stessa sera il Comando d'Armata ordinava il ripiegamento delle forze motocorazzate a Bir Semander (30 km N.W. di Mechili) ed in tale modo il fianco meridionale rimaneva scoperto e più arretrato.

L'inaspettata resistenza trovata dagli inglesi a Mechili convinse il Gen. O'Connor a rivolgere la sua pressione su Derna che la stessa giornata del 24 subiva i primi approcci offensivi nella zona del campo d'aviazione di El Fteiah, attacchi respinti dai paracadutisti del Gruppo «Tonini». Aspri combattimenti si susseguirono nelle giornate del 25/26/27 e nel pomeriggio il Gruppo «Tonini» ripiegava sotto la forte spinta nemica con fanteria australiana e carristi inglesi dopo aver subito gravi perdite, mentre resistevano sino al 28 due capisaldi della difesa interna di Derna con compiti di ritardare l'avanzata nemica, che veniva contenuta ad ovest della città, sino al 2 febbraio.

Con la caduta di Derna cedeva anche il pilastro settentrionale dello schieramento che veniva ulteriormente arretrato più ad ovest, e la situazione generale diveniva più pesante, drammatica e densa di pericoli.

Accettati dopo dinieghi e assurde reticenze i ripetuti e pressanti inviti della Germania a rafforzare il settore Mediterraneo dell'Asse con adeguate aliquote della Wehrmacht, l'avvento del Gen. Cavallero alla carica di Capo di SMG ed una più realistica visione generale manifestatasi quasi improvvisamente dopo tale evento, convinsero Mussolini e i responsabili delle FF.AA. italiane, della necessità di accettare l'offerta del Führer che l'11.1.1941 emanò la direttiva n. 22 per l'invio del D.A.K. (Deutsche Afrika Korps), la cui partenza venne confermata a Mussolini a Berchtesgaden nel convegno del 19 gennaio.

Per la parte interessante la R.A. gli accordi relativi vennero concordati fra il Gen. Pricolo da una parte e il Feldmaresciallo Milch dall'altra quale delegato di Goering.

La componente aerea del D.A.K. era rappresentata dal X Flieger Korps (più comunemente designato come C.A.T. -Corpo Aereo Tedesco) al cui comando era stato designato il Ten. Gen. Hans Ferdinand Geisler (equiparato al rango di

Generale di Divisione Aerea della R.A.).

Il C.A.T. si articolava come segue:

Capo di S.M. (Chef der Stabs D.F.K) Magg. Martin Harlinghausen

Capo Ufficio Operazioni (Ia) Magg. Hinkelbein (con i dipendenti reparti op. 1 e op. 2)

Capo Ufficio Informazioni (Ic) Cap. Klevenstuber (ufficio aggregato Ic/AO - Abwehr Offizier)

Stato Maggiore - Stabs Korps

Chef des General Stabes (Capo di SM)

Uffici dipendenti

General Stabes Offizier (Ia) (Operazioni)

General Stabes Offizier (Ic) (Informazioni militari)

General Stabes Offizier (Ib) (Servizio sicurezza aerea) (Luft Sichereit)

Technische Amt (IIb) (Ufficio Tecnico)

Land Sichereit (IIb) (Sicurezza terrestre)

Meteorologe (Iw) (Servizio meteo)

Nachrichten Fuhrer (IVc) (Capo Servizio Comunicazioni)

Luft Nachrichten (IVa) (informazioni aeree)

Funkdienst/Fernspreach. Ab. (Servizio radio/telefonico)

Quartiermeister/Intendant (Quartiermastro/Intendente)

Luftbild Amt (Servizio fotografie aeree)

Ufficio disciplina/Ordinamento

Waffen u. Gerat Dienst (Servizio Armi e apparati)

Korps Auf klarungs (IVb) (Servizio ricognizione strategica)

Stabstransport staffel (Sqd. trasporto di SM)

Korps transport Dienst (Servizio trasporti)

Servizio sanitario

Giustizia da campo

Gendarmeria da campo

Ispettorato Bombardieri, Caccia, Aerocooperazione

Servizio soccorso in mare

Flak

L'ordinamento stabilito per lo Stato Maggiore del C.A.T. contemplava:

1 Generale - 14 Uff. Sup. - 38 Uff. Inf. - 70 Sottufficiali - 7 Ausiliarie (Hilferinen) e 180 graduati e avieri fra specialisti e di governo. L'organico del CAT (reparti operativi, di supporto e per la protezione) stabiliva: 616 Ufficiali, 4.721 Sottufficiali, 9.151 graduati e uomini di truppa.

I reparti di volo comprendevano 7 Gruppi (Gruppen) suddivisi in 3 da bombardamento, 2 da attacco in picchiata, 1 distruttori/caccia pesante, 1 da ricognizione strategica: complessivamente 32 He. 111, 54 Ju. 88, 54 Ju. 87, 24 Bf. 110, 10 Ju. 88/RF per un totale di 174 velivoli appartenenti agli stormi da bombardamento (KG-Kampf Geschwader) = Stormo modello da bombardamento speciale, St. G. 1° e 2° (St.

G. = Stukas Geschwader) ZG 26° (ZG = Zerstörer Geschwader = Distruttori) e 121° Nahklärer Gr. (gruppo da ricognizione lontana).

Per la protezione dei cinque aeroporti italiani messi a disposizione del CAT (Catania/Fontanarossa, Palermo/Bocca di falco, Reggio Calabria, Comiso e Trapani/Milo) era schierato il 102° Rgt. Flak su 9 batterie da 88/56 e 6 batterie da 20/70 per complessivi 36 cannoni e 72 mitragliere Einling (singola) e Vierling (complesso quadruplo) suddivisi come segue:

Catania - II/KG 26 su He. 111 - 3 batterie 88/56 - 2 batterie 20/70.

Palermo - III/ZG 26 su Bf. 110 - 1 batteria 88/56 - 1 batteria 20/70.

Comiso - I/St. G. 1 - II/St. G. 2 su Ju 87 - 2 batterie 88/56 - 1 batteria 20/70.

Trapani - N.K.I.Gr. 121° su Ju. 88 - 2 batterie 88/56 - 1 batteria 20/70.

Reggio Calabria - (aeroporto logistico per reparti da trasporto) 1 batteria 88/56 - 1 batteria 20/70.

N.B. Il 1° LG verrà assegnato al completo al CAT nella primavera del 1941 unitamente allo JG. 27 da caccia.

Dal CAT verrà tratta all'inizio della primavera del 1941 un'aliquota di velivoli da assegnare al D.A.K. per il supporto tattico, aliquota denominata Flieger Führer Afrika (Comando Aereo tattico «Africa») al comando del Gen. Frölich, composta da: 2 squadriglie (Staffeln) di Ju. 87 dallo St. G. 1 e dal II/St. G. 2 con 60 picchiatori, 1 Sqd. del III/ZG. 26 con 20 Bf. 110 1 Sqd. R. S. Ju. 88 del Na. K1. 121, il III/LG. 1 su Ju. 88 e il I/JG. 27 su Bf. 109.

Complessivamente 138 aerei suddivisi in 40 Ju. 88, 50 Ju. 87, 36 Bf. 109, 12 Bf. 110.

Il Fl. Fu. «Africa» assorbirà successivamente i reparti eterogenei che erano stati trasferiti in Libia ad iniziare dal gennaio 1941: 2 squadriglie Stukas, 1 distruttori, 2 da bombardamento al momento in cui giungeranno a Tripoli i primi convogli con a bordo la 5ª Div. leggera (16.2.1941) prima unità del costituendo DAK al comando del Ten. Gen. Erwin Rommel.

Nel mese di gennaio ebbe inizio, come accennato, il primo aspetto di collaborazione militare italo-tedesca nel Mediterraneo previsto dagli accordi Pricolo-Milch.

Doveva essere l'inizio, come auspicato da più parti, di una più costruttiva e sostanziale applicazione dell'alleanza militare italo-tedesca, intesa a far cessare la strana guerra parallela.

Sfortunatamente l'intervento tedesco si manifestò sin dal

principio con altezzosità, tracotanza di sicurezza tecnica e professionale, presunzione operativa, anche se tutte queste forme di albagia tipicamente germanica, non fornirono quei risultati che tanta sicurezza lasciavano supporre, né contribuirono a creare subito un clima di vero cameratismo.

La missione che dovevano effettuare gli He. 111 posamine dei «KG. 4/26», specializzati da lungo tempo nel paracadutare mine magnetiche sulle coste inglesi e in particolare nel Firth of Forth, prevedeva lo sgancio di mine del tipo «EMC/EMF» oppure di ordigni «FMM/SD. 200» sul Canale di Suez per affondare le navi che trasportavano materiale bellico dall'Oceano Indiano e bloccare possibilmente la più importante via d'acqua con grave danno per gli inglesi. I 14 He. 111 giunti in A.S. vennero sistemati sul campo di Martuba in attesa che 2 Ju. 88 del 121° Gruppo da RST effettuassero una missione sul Canale di Suez per segnalare o meno la presenza di naviglio nemico.

I piloti tedeschi si comportarono sin dall'inizio non come ospiti più o meno graditi, almeno così la pensavano gli aviatori italiani, ma con sufficienza e arroganza, rifiutarono ogni collaborazione, non accettarono consigli, mantennero un incomprensibile riserbo sulle missioni da svolgere suscitando risentimenti e perplessità circa i metodi usati, non certamente favorevoli per instaurare auspicabili e avvertiti rapporti di cameratismo e cooperazione.

I due JU. 88 decollarono all'alba del 16 gennaio da Benina; uno s'incendiò alla partenza e l'altro non rientrò dalla ricognizione e fu necessario attendere l'arrivo di un altro Ju. 88 per ottenere le richieste informazioni.

Nella notte sul 17 decollarono al comando del Magg. Bertram 8 He. 111 posamine con 16 ordigni magnetici, nonostante le cattive condizioni atmosferiche che sconsigliavano la missione.

L'inesperienza degli equipaggi a voli sul deserto e altre cause meteorologiche causarono la perdita di ben 7 bimotori che atterrarono nel deserto avendo perduto l'orientamento; gli aerei vennero catturati dagli inglesi e gli altri vennero salvati dagli italiani dopo 3 giorni d'intense ricerche e di grande partecipazione di aerei.

Un solo He. 111 rientrava a Martuba e la prima missione si concludeva miseramente con la perdita di 9 bimotori su 10 partecipanti. Un grave smacco per la Luftwaffe!

Vennero inviati altri 6 He. 111 del II/26 KG., e la 2ª Staffel del KG. 4 al completo e nella notte del 31 gennaio 24 bimotori effettuavano una nuova missione sul Canale e Marsa Matruh, lanciando 42 mine che affondavano 4 navi, un dragamine col danneggiamento di altre 2 unità.

Le missioni di minamento venivano ripetute il 3 febbraio

nella rada di Tobruk e questa operazione provocava l'affondamento di un piroscafo e il danneggiamento di altri 3 mercantili.

Erano i primi positivi risultati ottenuti con nuovi ed efficaci strumenti di lotta.

In precedenza fra il 1938/39 numerosi piloti tedeschi avevano acquisito una certa esperienza di volo sul mare e sul deserto della Libia, in base ad accordi stabiliti fra lo SM/RA e l'OKL, che prevedevano una reciprocità di collegamenti aerei fra piloti della SVSV di Littoria e quelli della Blindflugschule di Staaken.

Il 26 gennaio un telegramma di Mussolini al M. Ilo Graziani annunciava la prossima partenza per la Libia di 3 Gruppi da caccia con CR. 42 (42), G. 50 (30) e MC. 200 (34) destinati a rinforzare la 5ª Squadra Aerea.

Il giorno 28 la 7ª Div. corazzata aveva disponibili 50 «Cruiser» A. 10 e 95 carri Vickers MK VI efficienti ed attendeva l'arrivo di 2 Rgt. di carri «Cruiser» A. 13 da poco tempo giunti in Egitto con la 2ª Div. corazzata.

Fra il 29 e il 31 gennaio ci fu una sosta riflessiva da ambo le parti mentre l'aviazione da ricognizione controllava i movimenti del XIII Corpo e il Comando 5ª Squadra Aerea spostava verso la Sirtica i reparti dislocati in Cirenaica in conformità con quanto aveva ordinato il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI nei confronti dell'Esercito.

La sensazione che la Cirenaica non sarebbe stata difesa come sembrava in un primo tempo con lo sbarramento Derna-Mechili, convinse gli inglesi a tentare una veloce avanzata con la 7ª corazzata tagliando il Gebel Achdar in direzione S.W. sulla direttrice Mechili-Bir Belamed-El Msus-Antelat-Sidi Gibrin-Sidi Saleh (120 km a sud di Bengasi); una audace e temeraria manovra a largo raggio, che comportava uno spostamento di circa 280 km possibile solo con la garanzia e la continuità dei rifornimenti di carburante ai mezzi corazzati.

Tale piano eludeva completamente le intenzioni dei Comandi italiani orientati a resistere sulle rotabili gebeliche che portavano a Bengasi - ritenuta erroneamente il principale obiettivo del nemico - sulla direttrice di penetrazione Mechili-Zaviet el Hamma-El Abiar-Regima-Bengasi: un gravissimo errore di valutazione che comportò il definitivo annientamento di ciò che ancora restava della 10ª Armata.

L'evacuazione della Cirenaica comportò la distruzione di numerose attrezzature tecniche e logistiche: centrali elettriche e telefoniche, pompe e pozzi, antenne radio, serbatoi e depositi carburante ed acqua, materiali intrasportabili.

Alcuni aeroporti vennero mantenuti attivi sino all'ultimo per consentire alcune operazioni di emergenza quali l'eva-

cuzione via aerea dei profughi con velivoli dell'Ala Littoria, uno dei quali con a bordo 40 persone cadde in decollo a Benina, il rifornimento e l'assistenza ai velivoli da trasporto diretti in AOI, l'assistenza ad alcuni velivoli della Luftwaffe incaricati di missioni speciali nella zona del Canale di Suez, e, al momento dell'abbandono di Bengasi/Berka, venne allestito con materiali di fortuna (R.G., radiofaro, sezione fototelegrafica e C.A.V.) un campo di emergenza a El Tamet per assicurare le missioni di rifornimento per l'AOI e Giarabub, le missioni del CAT e quelle offensive e di ricognizione della R.A..

Il compito che il Maresciallo Graziani affidò all'aviazione per assicurare il ripiegamento verso la Sirtica, consistette nel: «... tenere sotto controllo continuo i movimenti del nemico sulla litoranea e ritardare con ogni mezzo la eventuale avanzata».

Il 1º febbraio il Maresciallo Graziani, vista l'indecisione degli inglesi a muoversi e ritenendo che il nemico fosse in crisi logistica e operativa, ordinava la ritirata generale verso la Sirtica con l'intento di rafforzarne le difese, consentire l'approntamento del campo trincerato di Tripoli, resistere sul posto in attesa dei rinforzi in arrivo dall'Italia.

La ritirata ebbe inizio a fasi successive e venne seriamente ostacolata dall'aviazione nemica con bombardamenti e ripetuti mitragliamenti delle colonne motorizzate che causarono gravi perdite e fu ulteriormente aggravata da violenti acquazzoni che si prolungarono per più giorni.

Il 4 febbraio la 7ª Div. corazzata con 130 carri armati fra medi e leggeri appoggiata da un gruppo di supporto logistico di 400 automezzi si metteva in movimento, diretta a S.W., mentre più a nord la 6ª australiana iniziava a premere sul Gebel. Una seconda colonna di rincalzo formata da reparti motorizzati da combattimento e logistici avrebbe seguito nello spostamento a S.W. la divisione corazzata a 2/3 giorni di distanza.

Nella giornata del 4 febbraio la ricognizione avvistava gruppi di autoblindo sulla pista per Msus-Sceleidima e mentre il Comando Superiore si trasferiva da Agedabia a Sirte ed infine a Tripoli, il Maresciallo Graziani prendeva i primi accordi col nuovo comandante della 5ª Squadra Aerea - Gen. S.A. Mario Ajmone Cat - per far proteggere con formazioni di caccia la ritirata della 10ª Armata dalla Cirenaica, suddivisa in 4 scaglioni con circa 850 autocarri.

L'errore più grave compiuto durante la ritirata dal Comando 10ª Armata fu un errore di valutazione operativa basato sulla convinzione che un eventuale attacco di disturbo inglese si sarebbe manifestato sulla retroguardia, e tale convincimento ebbe come conseguenza l'assegnazione della Brigata

corazzata in coda al ripiegamento, col risultato che quando si verificò improvviso l'attacco nemico, molto a sud della «Balbia» a Beda Fomm, i mezzi corazzati preposti a respingere i reparti blindati inglesi erano troppo lontani (circa un centinaio di km) per poter intervenire tempestivamente. Tale grave disfunzione permise il rafforzamento delle avanguardie nemiche con l'arrivo della 4ª Brigata corazzata che sbarcò definitivamente la litoranea intrappolando gran parte della 10ª Armata.

Il 10 febbraio con fonogramma inviato al Gen. Ajmone Cat il Maresciallo Graziani richiedeva: «... decisioni per agire con aviazione per contrastare discesa mezzi meccanizzati nemici da El Agheila verso Sirte. Vi richiamo alla suprema necessità di compiere questa missione, unico mezzo per impedire che nemico compia sua marcia verso Sirte indisturbato». Tale telegramma veniva confermato con dispaccio dello Stamage il giorno successivo diretto a Superaereo «per impedire affluenza di mezzi meccanizzati nemici da Agedabia a El Agheila». Ma intendimenti e ordini non ebbero sfortunatamente attuazione per mancanza di aerei e la risposta del Comando di Squadra si limitò a precisare: «... sole possibilità materiali sono sorveglianza con SM. 79 litoranea et fascia costiera sino ad El Agheila e qualche attacco con caccia ad autoblindo isolate e in circostanze favorevoli». Lo stesso giorno alle ore 15.00 l'11 Rgt. Ussari da esplorazione aveva raggiunto con le sue autoblindo Msus, dopo aver percorso velocemente e senza incontrare quasi alcuna resistenza, oltre 120 km di strade e piste desertiche. La minaccia che si profilava nel sud bengasino venne tempestivamente segnalata dalla ricognizione aerea che aveva avvistato autoblindo nemiche in località Zaniet vicino Msus e informò il Comando Superiore e quello della 10ª Armata della pericolosa situazione, facendo accelerare ancor più i movimenti di ripiegamento sulla «Balbia» e rafforzare il presidio di Antelat per prevenire la minaccia da Msus e mettere in allarme gli altri presidi della zona: Solluch, Scei-dima, Agedabia su cui confluirono carri «M 13» e bersaglieri rinforzati da batterie mobili. Alla difesa di Bengasi concorreva col valore spinto all'estremo sacrificio il Cap. pil. Guglielmo Chiarini comandante la 366ª Sqd. del 151º Gruppo Autonomo CT, caduto il 4 febbraio in combattimento aereo e decorato di M.O.v.m.. Il 4 febbraio moriva, nel tentativo di salvare un compagno di squadriglia abbattuto nel deserto, il Maresciallo pil. Giovanni Accorsi della 366ª Sqd. (151º Gruppo Aut. CT) il quale, con un trimotore Ca. 133 e col solo aiuto di un motorista, si portava nella zona di Bengasi ma veniva attaccato e abbattuto in fiamme da caccia inglesi. Veniva decorato di M.O.v.m. alla memoria. Lo stes-

so giorno alcuni piloti del 50º portavano in salvo in Tripolitania 5 Ba. 65 appena riparati dalla SRAM di Berka.

Il 5 febbraio le prime avanguardie blindate inglesi raggiunsero e occuparono Antelat alle ore 10.30 e nuclei esploranti vennero inviati a Beda Fomm e Sidi Saleh raggiungendo la «Balbia» congestionata da un ininterrotto flusso di autocolonne che discendevano da Bengasi: la grande manovra aggirante si era realizzata in due soli giorni secondo i classici presupposti della guerra lampo! Alcune ore più tardi giungevano nella zona i primi reparti corazzati e di artiglieria motorizzata che iniziavano ad attaccare le colonne italiane, eliminando ogni tentativo di resistenza e distruggendo numerosi automezzi incolonnati e bloccati sulla strada intasata. I combattimenti infuriarono nel pomeriggio e si protrassero ancora nei giorni 6 e 7 su un tratto di 25 km corrente lungo la «Balbia», man mano che giungevano dal nord altri reparti italiani in ripiegamento e da est nuove unità corazzate inglesi. Ben presto fu evidente l'impossibilità da parte italiana di sottrarsi alla distruzione sistematica dei reparti disposti lungo la strada, a causa della mancanza di idonee strade parallele alla «Balbia», del terreno desertico laterale e di zone paludose che impedivano movimenti e manovre (si pensi per un attimo ai cannoni da 75/27 mod. 1911 e agli obici da 100/17 mod. 1914 in dotazione alle Div. Ftr. pesanti 10/15 q.li ed alle enormi difficoltà di spostamento su terreni sabbiosi con le loro ruote cerchiate in ferro - NdA), mentre gli inglesi operando fuori strada con i loro veicoli cingolati e attrezzati per il deserto e gli eccellenti cannoni da 88/27 MK2 (q. 17,5) con ruote gommate trainati dal fuoristrada Quad su 4 ruote motrici, riservetta con 96 granate, 6 serventi, velocità su strada di 65 km/h - sul terreno sabbioso km/h 45 - si muovevano con rapidità e opportunità tattica colpendo e distruggendo ogni cosa col loro passaggio, lasciandosi dietro centinaia di autocarri in fiamme mentre la WDAF bombardava pesantemente Agedabia per impedire l'afflusso di reparti dal sud per sbloccare la situazione. Combattimenti con l'intervento dei carri «M. 13» della Brigata corazzata, unica possibilità di infrangere il blocco nemico, avvenivano il mattino del 6 febbraio ottenendo l'allontanamento momentaneo dei mezzi corazzati nemici e la ripresa del movimento stradale, ma più tardi forti reparti della 7ª corazzata attaccavano di fianco e di fronte la colonna scompaginandola e distruggendo sistematicamente i carri armati italiani con un fuoco preciso e micidiale che uccideva anche il Gen. Tellera, Comandante la 10ª Armata, mentre più a nord altri reparti nemici attaccavano la retroguardia della interminabile colonna ormai intrappolata distruggendo in breve tempo l'ultimo battaglione corazzato con «M. 13» e successivamente gli altri scaglioni dell'autocolonna che si era posta al comando del gen. Bergonzoli. L'ultimo combattimento fra carri armati della Brigata corazzata

«Babini» e della 7^a Armoured Division avveniva il 7 febbraio, nella mattinata, all'altezza del km 38 da Agedabia poco a nord di Sidi Gibrini, e nonostante il valore e lo spirito di sacrificio dei carristi italiani giunti a breve distanza del Comando tattico nemico, i carri «M. 13» furono distrutti uno dietro l'altro dai cannoni da 88/27 messi in postazione dal nemico a distanza ravvicinata. Privi di efficaci mezzi d'attacco e impossibilitati a muoversi sulla congestionata e sconvolta litoranea, fra centinaia di veicoli distrutti in fiamme, fra innumerevoli morti e feriti frammischiati a profughi della Cirenaica, sottoposti a continui attacchi dal cielo con mitragliamenti raso terra e spezzonamenti che colpivano indiscriminatamente nel mucchio provocando altre distruzioni e nuove dolorose perdite, i resti della 10^a Armata si arrendevano dopo 2 mesi di continue battaglie e di sacrifici.

20.000 prigionieri, 11 mezzi corazzati, 216 cannoni, 1500 automezzi cadevano in mano al nemico e fra questi l'autocolonna della R.A. in ripiegamento da Bengasi.

La perdita della Marmarica e della Cirenaica era costata all'Italia: 6.000 caduti, 8.000 feriti, 130.000 prigionieri fra cui 19 generali, 850 cannoni, 350 mitragliere, 400 mezzi corazzati di 12 Btg. carri L/M, 4200 automezzi, 672 aeroplani, un incrociatore, 5 CC.TT., 2 Torpediniere, 7 sommergibili, una cannoniera, 3 rimorchiatori, 12 navi mercantili in servizio per l'ASI.

*

Fra il 1° e il 21 marzo, dopo oltre 60 giorni di assedio e di isolamento eluso e assicurato in parte solo con aerei, venivano occupate le lontane oasi di Cufra e Giarabub e i rispettivi presidi. Con la perdita di Cufra andava perduto il locale campo d'aviazione, importante trampolino per i trasferimenti aerei per l'AOI.

La difesa fu appoggiata dalla presenza in posto di alcuni velivoli dell'APC che garantirono, nei limiti delle loro possibilità, il necessario supporto offensivo ai due presidi con perlustrazioni, mitragliamenti e spezzonamenti. Si concludeva negativamente al 1° febbraio 1941, il primo cielo operativo nello scacchiere di guerra dell'Africa Settentrionale, con una pesante sconfitta militare dell'Italia di cui lo stesso Mussolini, in un discorso pronunciato a Roma nel mese di febbraio 1941, aveva ammesso la gravità e le conseguenze della disfatta pur enunciando con cifre e dati statistici ciò che era stato fatto fra il 1° ottobre 1937 e il 31 gennaio 1941 per rafforzare militarmente la Libia: oltre 400.000 soldati, 1924 cannoni, 15386 mitragliatrici, 11 milioni di colpi per artiglieria, 1 miliardo e 334 milioni di cartucce per armi portatili, 128.000 t

di materiali del genio, 24.000 t di vestiario ed equipaggiamento, 779 fra carri armati leggeri e medi, 9584 automezzi, 4809 motomezzi.

Sul comportamento dell'aviazione il Duce aveva parole molto lusinghiere e significative: «... la 5^a Squadra Aerea si è letteralmente sacrificata».

Indubbiamente cifre significative e imponenti, ma la guerra moderna, così come si era rivelata all'Italia, veniva combattuta con nuove dottrine e rivoluzionari concetti tattici, con armi ed equipaggiamenti di qualità ed elevato livello tecnologico, con accurato addestramento e intima coesione d'intenti e di collaborazione fra tutte le FF.AA.: alcune fra le cause determinanti delle sconfitte militari che era necessario valutare e analizzare unitamente alla direzione politica e strategica della guerra italiana e dell'Asse.

Il Maresciallo Graziani veniva esonerato dal Comando FF.AA. dell'A.S.I. e sostituito temporaneamente dal Gen. Italo Gariboldi.

L'11 febbraio Mussolini indicava al Generale Guzzoni, Sottosegretario di Stato e Sottocapo f.f. di Capo di SMG con delega del Gen. Cavallero in Albania, le disposizioni per fronteggiare una eventuale minaccia verso la Tripolitania basate su tali direttive d'azione:

- 1) effettuare uno schieramento che si presti alla resistenza e permetta la manovra;
- 2) preparare campi di mine. Che si provveda a corazzare «sul serio» l'«Ariete» con i carri «M. 13»;
- 3) chiedere all'aviazione uno sforzo immediato e di massa (non inferiore a 500 velivoli fra italiani e tedeschi) che agisca sul campo strategico bombardando incessantemente i porti della Cirenaica e sul campo tattico contro colonne avanzanti. Nell'attesa che le forze terrestri siano pronte all'azione è solo con l'arma aerea che si può e si deve eliminare la minaccia su Tripoli.

Con tali ordini lo SMG, sentiti anche i pareri dei dipendenti Capi di SM, assicurava il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI che per la parte relativa all'aviazione veniva garantito entro la seconda decade del mese il ripristino dell'efficienza con la presenza di circa 350 aeroplani di 1^a linea fra italiani e tedeschi.

Le basi aeree a disposizione della 5^a Squadra Aerea comprendevano: Misurata, Tauorga, Uadi Tamet, Castel Benito, Mellaha.

A disposizione del X Corpo Aereo Tedesco: Bir Dufan (Fl. Fu. «Afrika»).

Nella seconda metà di gennaio la WDAF subiva una ristrutturazione con la costituzione del 252° Fighter Wing che raggruppava tutti gli squadroni operativi della caccia ormai do-

tati interamente di "Hurricane", e del 256° Fighter Defense Wing destinato alla difesa territoriale dell'Egitto.

Fra il gennaio e l'inizio di febbraio vennero compiute numerose missioni con bombardieri e caccia-bombardieri su Tripoli, Bengasi, Maraua, Agedabia, Uadi Tamet con la perdita di molti velivoli trovati sui campi contro l'abbattimento di un "Blenheim", 4 "Hurricane", 6 "Gloster" perduti in combattimento o per tiro contraereo.

Il fatto nuovo verificatosi ai primi di febbraio fu l'arrivo a

Castel Benito dei Ju. 87 del 96° Gruppo B.a.T. (Sqd. 236^a/237^a) che il 4 dello stesso mese venivano dislocati a Misurata.

Lo stesso giorno, quasi per una strana coincidenza, avveniva il primo intervento tattico di velivoli tedeschi, allorché 14 Ju. 88 del II/KLG. 1 attaccavano colonne inglesi fra Sol-luch, Agedabia e Bengasi bombardandole efficacemente.

Non rientrava un bimotore tedesco abbattuto dal tiro contraereo.

Le operazioni nel Sahara Libico

Cufra

Un aspetto molto interessante anche se scarsamente conosciuto di collaborazione militare, fu rappresentato indubbiamente dal Btg. Sahariano inquadrato nell'A.V.P. (Aviazione Vigilanza Presidiaria) poi inserita nell'A.P.C., e paragonabile come entità organica ad un gruppo di volo al comando del Magg. pil. Ottaviano Vimercati Sanseverino con sede ad Hon.

Il Btg. Sahariano comandato dal Ten. Col. pil. Leo Michele, era formato con elementi dell'Esercito e dell'Aeronautica e suddiviso in 5 Compagnie al comando di Ufficiali della R.A. dislocate a Cufra, Murzuch, Serdeles, Ubari e Mirda fra le regioni del Giofra, della Ghibla e del Fezzan, a distanze che andavano dai 700 km da Hon a Serdeles (S.W.) a km 1050 da Hon a Cufra (S.E.).

Il compito delle Cp. Sahariane, consistente nella sorveglianza aerea delle piste desertiche provenienti dall'Egitto sud-occidentale, dal Ciad e dall'Algeria sud-orientale e dal mantenimento dell'ordine e delle leggi fra le popolazioni del Sahara libico, venne ampliato al momento della guerra da un maggiore impegno alla sorveglianza per garantire da ogni eventuale pericolo lo schieramento attuato fra la Tripolitania e la Cirenaica.

I piccoli presidi desertici avevano plotoni di mitraglieri da posizione per la difesa della località e colonne motorizzate di modesta entità per accorrere nei punti dove la sorveglianza aerea, esplicata con "Ghibli", segnalava movimenti sospetti e motivi di più severo controllo. Sezioni di Ca. 309 erano assegnate ai presidi e svolgevano un apprezzato e diuturno lavoro con lunghi voli di sorveglianza.

Il primo presidio ad essere attaccato dal nemico fu quello di Murzuch e l'aviazione rappresentò e costituì il primo esem-

pio di rinnovata collaborazione militare fra inglesi e francesi degaullisti del Ciad.

L'attacco contro il presidio sahariano di Murzuch nel Fezzan, composto da una Cp. Mitraglieri, un plotone Carabiniere e Zaptiè e un piccolo nucleo dell'aviazione sahariana con 3 "Ghibli", venne eseguito da un Commando del Long Range Desert Group (L.R.D.G.) partito dalla base di El Fayun nei pressi del Cairo a bordo di camionette Chevrolet adatte particolarmente per lunghi percorsi desertici con a bordo: armi, munizioni, esplosivi, viveri, acqua, carburante, pezzi di ricambio, materiali sanitari.

Suddivisi in gruppi di 15 uomini (Sticks) su 5 camionette collegate con radio e armati con mitragliatori Bren o Lewis, fuciloni anticarro Boys, gli uomini del LRDG, tutti specializzati per i compiti loro assegnati, avevano autonomia per 3 settimane con una percorrenza di 1750 km (autonomia aumentabile con la costituzione in pieno deserto di depositi segreti di viveri, acqua, carburante) ed avevano percorso circa 2000 km di deserto in 18 giorni, prendendo accordi di collaborazione con elementi degaullisti operanti nel Tchad (Fort Lamy) alcuni dei quali parteciparono al raid contro Murzuch.

L'attacco venne eseguito da un distaccamento al comando del Magg. Clayton composto da una ventina di automezzi fra cui alcuni blindati, che coglieva di sorpresa il presidio, incendiava l'aviorimessa e distruggeva i 3 Ca. 309.

Ci furono una decina di morti da parte nostra, 6 morti ed alcuni feriti da parte nemica fra cui il comandante francese Col. d'Ornano.

Per fronteggiare eventuali minacce sui presidi sahariani, il Commando della 5ª Squadra Aerea assegnava al presidio di Hon alcuni CR. 42 con bombe alari.

Il Magg. Clayton veniva catturato il 31 gennaio da un reparto del presidio di Cufra che aveva attaccato un distaccamento del LRDG.

La presenza di nuclei motorizzati nemici così addentro il territorio della Libia, costrinse il Maresciallo Graziani d'intesa col Gen. Porro, a costituire alcune colonne mobili celeri appoggiate dall'aviazione (SM. 79 e CR. 42) poiché i Ca. 309 dell'APC non riuscivano ad assolvere per le modeste caratteristiche di volo che possedevano (vel. max km/h 260 - autonomia km 1500) i gravosi compiti di attacco e mitragliamento al suolo in quanto facile preda del tiro contraereo nemico.

Si trattava di organizzare in condizioni di grande difficoltà, un servizio di sorveglianza e prevenzione che si estendeva per circa 4000 km, non disponendo di velivoli idonei da ricognizione, poiché il bimotore Ca. 311 su cui lo SM/RA fondava notevoli speranze, non aveva dato i risultati sperati pur avendo migliorato leggermente le caratteristiche di volo rispetto al "Ghibli".

Sul finire di gennaio 1941 fu la volta del presidio di Cufra, la più lontana delle oasi sahariane e la più esposta alle offese nemiche a causa del suo isolamento ad essere attaccato. L'oasi comprendeva le località di Rebiana Bzema e Tazerbo poste ad alcuni km di distanza.

L'oasi era difesa da 2 Compagnie fra reparti motorizzati e presidiari ed era rinforzata da una batteria c.a. da 20/65 e dalla 26ª Sqd. "Ghibli" e fu uno di questi velivoli ad avvistare il 31 gennaio una piccola autocolonna nemica che venne spezzonata e mitragliata prima, attaccata successivamente da elementi motorizzati appoggiati dai "Ghibli", successivamente.

Incendiate le macchine nemiche e catturate quelle superstiti assieme al Magg. Clayton del LRDG reduce dal riuscito colpo di mano a Murzuch assieme a due neozelandesi, vennero salvati e liberati un aviare e un Carabiniere catturati in precedenza, mentre morivano assieme ad alcuni soldati nemici altri due prigionieri italiani colpiti durante il combattimento.

Le perdite della Cp. Sahariana di Cufra furono di 3 morti e 2 feriti, un autocarro colpito e abbandonato mentre furono catturati alcuni veicoli e numerose armi e particolare molto importante il piano per l'attacco a Cufra fissato nel periodo 5/9 febbraio.

La drammatica situazione esistente in Cirenaica con le truppe italiane in piena ritirata non rese possibile rafforzare il piccolo presidio sperduto nell'immensità del deserto, tappa importante peraltro della rotta per l'AOI, e conseguente-

mente il comandante di Cufra fu costretto a provvedere da solo alla difesa del più lontano avamposto dello schieramento italiano.

Quale primo provvedimento vennero trasferiti in un campo segreto (80 km N.W. di Cufra) i bimotori Ca. 309 della 26ª Sqd. Sahariana, con una dotazione di benzina, lubrificante, cartucce, bombe e spezzoni sufficienti per 10 giorni di missioni; il personale specialista e di manovra del campo di aviazione di Cufra venne inviato su Tazerbo e Uadi el Chebir. Per la difesa passiva dell'oasi venne allestito un campo minato di emergenza con spezzoni da 2 kg collegati con accensione elettrica e venne potenziata la difesa mobile con una autocolonna di autocarri FIAT/Spa TL. 37 che poteva considerarsi il miglior veicolo italiano per zone desertiche, con camionette Ford di preda bellica armate con mitragliere da 20/65, mitragliatrici SAFAT col. 12,7/7,7 mm. Puntualmente come rilevato dal piano nemico le prime avvisaglie dell'attacco si manifestarono il 7 febbraio con la scoperta da parte di un "Ghibli" di una autocolonna nemica a circa 50 km da Cufra proveniente da sud, che all'alba del giorno successivo veniva attaccata di sorpresa da elementi motorizzati e costretta a ripiegare con la perdita di alcuni veicoli incendiati, autocolonna che venne poco più tardi mitragliata e spezzonata anche dai "Ghibli" pur sottoposti a violento tiro di armi contraeree che ferivano due piloti della 26ª Squadriglia.

Seguiva un periodo di stasi sino al giorno 17 febbraio quando la ricognizione aerea avvistava altri automezzi in avvicinamento a Cufra nella zona di Maaten Sarra.

Ad iniziare dal 18 febbraio l'oasi veniva attaccata in forze da inglesi, australiani e francesi (Col. Leclerc) con combattimenti che si prolungavano sino al 20 con l'efficace apporto dei Ca. 309 rinforzati da un SM. 81 logistico inviato da Hon con benzina e munizioni e si concludevano con l'abbandono di Cufra da parte del presidio aeronautico costretto a ripiegare su Tazerbo, mentre un SM. 75 trasportava la necessaria benzina per i "Ghibli" rimasti immobilizzati nel deserto per esaurimento del carburante e salvati tempestivamente col provvidenziale intervento.

Lo stesso trimotore rifornisce di carburante e viveri il presidio ripiegato a Tazerbo che il 24 ripiega su Zella mentre la 26ª Sqd. con 7 Ca. 309 e un SM. 81 si sposta sul campo di Hon. La difesa di Cufra si prolungava animosamente sino al 1º marzo allorché i 300 uomini del presidio ormai isolato da più giorni e privo di appoggio dal cielo a causa della distanza di oltre 2000 km che separava Cufra da Hon, aveva esaurito ogni ulteriore possibilità difensiva.

Giarabub

L'oasi di Giarabub, posta 260 km a S.E. di Tobruk e a circa 30 km dal confine egiziano, era collegata da una pista automobilistica con Tobruk via Bir el Guasc-Bir el Gobi-El Adem e da piste desertiche con le oasi di Augila-Gialo-El Ergh (350 km ad ovest) da cui era possibile raggiungere Agedabia con una pista per autoveicoli lunga 190 km.

Rivestiva quindi una notevole importanza strategica non solo come avamposto a S.E. dello schieramento italiano sul confine orientale, ma anche per la possibilità di aggirare le posizioni della Cirenaica sfociando nel Golfo Sirtico, sia ad Agedabia che a El Agheila (120 km più a ovest), raggiungibile dal deserto attraverso l'oasi di Marada (110 km più a sud). Il presidio al comando del Ten. Col. Salvatore Castagna comprendeva poco più di 2000 uomini fra nazionali e libici con 6 cannoni, 14 pezzi controcarro, 16 mitragliere da 20, servizi logistici e sanitari. L'aviazione disponeva di un campo di atterraggio con un nucleo di specialisti e personale di manovra, anche se il comando di squadra non aveva ritenuto opportuno dislocarvi bimotori dell'APC per la vicinanza al confine che non garantiva la necessaria sicurezza.

Il presidio venne ben presto sottoposto a bombardamenti aerei ad iniziare dall'offensiva nemica del dicembre, con l'intento di fiaccare la resistenza e di isolare ancor più la guarnigione, mitragliando gli autoveicoli che tentavano di rifornire il presidio provenendo dalle piste desertiche dopo che le truppe avversarie avevano occupato Bardia e isolato Tobruk.

I primi combattimenti con truppe nemiche e segnatamente australiane della 18ª Brg. Ftr. si verificarono alla vigilia di Natale e ad iniziare da quel giorno gli scontri furono pressoché quotidiani mentre il presidio rimaneva isolato completamente e poteva essere rifornito solamente per via aerea attraverso un ininterrotto servizio di trasporto effettuato con trimotori SM. 79, SM. 81, SM. 75 e SM. 82 che aviolancia-

rono all'eroico presidio viveri, munizioni, medicine ed altro indispensabile materiale per oltre 60 giorni.

Nel primo periodo dell'assedio fu possibile effettuare anche alcune azioni d'appoggio aereo con caccia e bombardieri, segnatamente nelle zone di Gran el Grein e Garet en Nuss dove autoblindo nemiche della 6ª Div. australiana vennero mitragliate efficacemente. Anche la WDAF fu molto attiva e oltre a numerosi bombardamenti e mitragliamenti si verificò un intenso lancio di manifestini invitanti alla resa.

Il 9 febbraio il Comando Superiore dell'ASI informava il comando del presidio dell'impossibilità di rifornire ulteriormente Giarabub e delegava il Ten. Col. Castagna a decidere se resistere ad oltranza sino all'esaurimento delle munizioni e dei viveri e poi arrendersi con l'onore delle armi, ipotesi questa che venne accettata dai soldati del presidio in forma unanime.

Il 27 febbraio il comando di squadra inviava su Giarabub 4 trimotori da trasporto, pur sapendo della presenza a Siwa di caccia e dei pericoli che correavano gli indifesi velivoli. Venivano lanciati numerosi quintali di rifornimenti e l'attesa posta per gli eroici difensori del caposaldo.

Ai primi di marzo la WDAF intensificava i bombardamenti fatta segno al tiro contraereo del presidio mentre l'aviazione italiana continuava con gravi difficoltà a rifornire il presidio lanciando fra l'altro un messaggio di plauso e di incoraggiamento del Gen. Rommel ammirato per la difesa che si prolungava ormai da oltre 3 mesi.

Il 21 marzo il presidio di Giarabub, che aveva esaurito in combattimenti durati ininterrottamente 48 ore ogni possibilità di resistenza materiale e fisica, era costretto a cedere le armi sopraffatto dalla preponderante forza impiegata dal nemico.

I caduti e feriti furono 250, i prigionieri 1300, i cannoni catturati 26.

L'attività del SAS con la Libia

I trasporti aerei con l'ASI

Il problema di collegare celermente l'Italia e l'Africa Settentrionale venne impostato sin dai primi giorni di guerra, assegnando alle dipendenze del Comando Superiore FF.AA. dell'ASI una squadriglia del SAS, portata ben presto alla consistenza di un gruppo organico da trasporto, non appena le esigenze della Libia si rivelarono notevolmente superiori alle previsioni.

Ma oltre all'attività del SAS che verrà trattata a parte con specifici riferimenti ai trasporti da e per la Libia, il Comando della 5ª Squadra Aerea dovette risolvere altri importanti problemi, alcuni dei quali, emersi ex novo nel corso della guerra, furono praticamente «inventati» pur dando eccellenti risultati, dalla genialità di uomini e adattando alla necessità velivoli nati e progettati per altri impieghi.

La notevole disponibilità di trimotori SM. 81 causata dalla trasformazione di 2 stormi da bombardamento con i nuovi SM. 79 permise la costituzione di una sezione sanitaria su 5 SM. 81 adattati con barelle per 8 feriti e posti su sedili ribaltabili per altri 6, armadio sanitario d'emergenza, bombole d'ossigeno ed altro.

Ai SM. 81/S vennero affiancati Ca. 133 sanitari, aumentando in tal modo considerevolmente le possibilità d'intervento e trasporto feriti gravi dal campo di battaglia agli ospedali delle retrovie più attrezzati e serviti.

Nel momento drammatico dell'offensiva inglese, i velivoli sanitari evacuarono da Bardia numerosi feriti (per l'esattezza 587 feriti - NdA) pur nella minaccia costante di abbattimenti da parte della caccia avversaria che aveva avuto disposizioni per attaccare i velivoli anche se muniti con i regolari contrassegni internazionali della Croce Rossa e identificabili

con speciale tinteggiatura di colore bianco.

Nonostante tale palese e costante minaccia i voli per il trasporto dei feriti continuarono e non vennero sospesi se non quando caccia inglesi intercettarono il 17.1.1941 un SM. 81 diretto a Tobruk e lo abbatterono in fiamme in dispregio ad ogni norma di rispetto internazionale che l'aviazione inglese attuò costantemente per tutto il corso della guerra, mitragliando spesso piloti che si erano salvati lanciandosi col paracadute. Assieme ai SM. 81/S operarono anche 5 Ca. 133/S che si prodigarono in più missioni di soccorso dove 3 trimotori Caproni andarono perduti per cause di guerra.

Altra intensa utilizzazione dei trimotori SM. 81 fu l'addestramento lancistico dei battaglioni paracadutisti della Libia (circa 800 uomini) che furono portati ad un eccellente livello di preparazione lancistica e tattica sui campi di Misurata, Barce, Tobra, Tolemaide e Agedabia in vista di un probabile impiego non appena si sarebbe presentata la favorevole occasione.

La morte del Maresciallo Balbo, che aveva voluto e propugnato la costituzione della Scuola Paracadutisti di Castel Benito - organizzata e gestita sotto il profilo tecnico e professionale dall'Aeronautica della Libia - troncò ogni ulteriore possibilità d'impiego lancistico, poiché l'utilizzazione in guerra di reparti paracadutisti, nonostante le memorabili e decisive operazioni attuate dai paracadutisti tedeschi in Norvegia, Belgio e Olanda, non era stata ancora assimilata e regolamentata dagli Alti Comandi italiani. I due battaglioni e la Scuola di volo con istruttori di tutte le FF.AA. al comando del Ten. Col. M.O. Goffredo Tonini, verranno consumati nella disperata e ammirevole difesa di Derna e del suo cam-

po d'aviazione, disperdendo al vento, con la distruzione del Gruppo «Tonini», un patrimonio di energie morali e militari, professionali e operative che era costato all'Aeronautica ed ai reparti costituiti, gravosi sacrifici umani, grandi risorse economiche, fondate speranze di rinnovamento disattese per mancato impiego dal cielo dai Comandi.

La mancanza di sufficienti velivoli da trasporto assegnati dal SAS e attrezzati per l'aviolancio dei paracadutisti, convinse il Comando della 5ª Squadra Aerea a preparare una decina di SM. 81 e 9 SM. 75 per tale incombenza addestrativa e operativa, modificando fra l'altro due trimotori per lanciare carichi ingombranti fra cui il cannone controcarro da 47/32 ed altri materiali ed attrezzature.

Gli aerei della Scuola e del reparto volo unitamente ai SM. 79 e ad alcuni SM. 82 del SAS, vennero adibiti al rifornimento degli isolati presidi desertici e all'aviolancio di materiale su Giarabub accerchiata dal nemico, il cui presidio al comando del Ten. Col. Ftr. Castagna era stato rafforzato dal ripiegamento dei posti di frontiera di Es Scegga, Ridotta Maddalena e Garn ul Grein.

Le operazioni di rifornimento con atterraggio direttamente sul campo di Giarabub vennero sospese dopo la distruzione di un SM. 81 colpito dall'artiglieria inglese e fu giocoforza paracadutare o lanciare i materiali necessari alla difesa e sopravvivenza del presidio, sfidando la caccia inglese basata a Siwa e tenendo lontano eventuali minacce dei reparti nemici nella zona, con isolati attacchi di bombardieri che spezzonavano e bombardavano le posizioni inglesi.

I velivoli da trasporto evacuarono il personale della R.A. del lontano presidio di Cufra e di quello di Auenat, allorché l'accerchiamento e le intenzioni nemiche fecero intravedere come prossima la cattura degli uomini per la cui sopravvivenza fisica da tempo venivano a crearsi gravi problemi di rifornimento quasi insormontabili, per l'eccessiva distanza e l'impossibilità di approntare campi trampolino nella zona controllata dagli inglesi. Numerosi viaggi per trasportare materiali urgenti per conto dell'Esercito, trasferimenti di personale specializzato, servizio di corriere espresso fra il Comando Superiore FF.AA. della Libia basato a Cirene con i Comandi della 5ª e 10ª Armata, completavano l'attività dei velivoli da trasporto del Comando 5ª Squadra Aerea. La mancanza iniziale nella R.A. di una vera forza aerea da trasporto se non quella d'emergenza racimolata con velivoli declassati come Ca. 101, Ca. 111 e 133 prima, SM. 81 successivamente, costrinse i comandi delle G.U.A. ad adottare con i pochi plurimotori recuperati tutte quelle misure per risolvere i numerosi impegni e richieste che sin dai primi giorni di guerra si manifestarono un pò ovunque.

In Libia dove il problema dei trasporti aerei era sentito in misura molto più rilevante che altrove per le grandi, desolate distanze da coprire, il Comando Aeronautica riuscì a mettere in linea numerosi plurimotori di ogni tipo e capacità (Ca. 111/133, SM. 81/75) prima che il comando SAS mettesse a disposizione del Comando Superiore dell'ASI il primo reparto organico costituito: il 145° Gruppo Trasporti (Sqd. 600ª/610ª/611ª) su SM. 75 specificamente assegnato per le esigenze della Libia al comando del Magg. pil. Fortunato Barbieri.

Il 145° ebbe in carico anche la 600ª Sqd. T. che raggruppava tutti i velivoli sanitari della 5ª Squadra Aerea (3 SM. 81/S, 1 Ca. 309/S e 8 Ca. 133/S).

Concorsero alle operazioni di trasporto e rifornimento per la difesa anche altri reparti del SAS e occasionalmente si unirono i velivoli passeggeri dell'Ala Littoria impiegati sulle linee regolari fra l'Italia e Tripoli.

Il duro, diuturno e snervante servizio di rifornimenti fu iniziato già nei primi giorni di guerra con le squadriglie da trasporto a disposizione di Superlibia e particolarmente la 604ª (Cap. pil. B. Trocca) e 610ª (Cap. pil. F. Barbieri) che con i loro SM. 75 effettuarono decine e decine di voli fra Tripoli, Bengasi, Tobruk trasportando cannoni da 47/32 con serventi e munizioni e l'intero 2° Btg. paracadutisti trasferito a Barce per completare l'addestramento lancistico effettuato con 5 SM. 75 appositamente trasformati per tale incombenza.

Il 14 giugno iniziava i collegamenti Italia-Libia anche il 147° Gruppo T (Sqd. 601/602ª/603ª) al comando del Ten. Col. pil. Giovanni Paterniti, ugualmente dotato di SM. 75, seguito il giorno 16 dai primi SM. 82 del 149° (Sqd. 607ª/608ª/609ª) su SM. 82. Ai primi di luglio entrava in servizio per rifornimenti con l'A.S. il 148° Gruppo T. (Sqd. 605ª/606ª/607ª) su SM. 73 già della Soc. A.L.I. ed il totale dei plurimotori da trasporto impegnati direttamente o indirettamente al servizio logistico per il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI, superava i 70 esemplari in servizio comprendendo anche i 3 quadrimotori SM. 74 della 616ª Sqd. ugualmente assegnati all'Africa Settentrionale (Ten. Col. pil. Giuseppe Tesei).

Il carico variava dal trasferimento urgente di personale a quello di armi, munizioni, materiali e attrezzature, carburante, posta, particolari di ricambio.

Per il trasporto passeggeri concorrevano anche gli SM. 83 della LATI appartenenti alla 615ª Sqd.

Il 25 giugno 2 SM. 82 vengono incaricati di rifornire il presidio di Giarabub rimasto isolato per l'attività di autoblindo nemiche che avevano interrotto le piste d'accesso allo sper-

duto avamposto italiano, e durante tale servizio andava perduto il trimotore pilotato dal Cap. Ludrini Carlo unitamente all'intero equipaggio.

Era il primo doloroso sacrificio offerto dagli uomini del SAS nel duro, silenzioso lavoro svolto per soccorrere i commilitoni dell'Esercito.

Il 13 luglio si perdeva anche il primo SM. 75 pilotato dal Serg. pil. Mario Ballan al completo di equipaggio, che scomparire senza traccia alcuna durante una missione da Bengasi a sud di Creta.

Nel mese di agosto vengono riforniti di viveri e materiali i presidi di Giarabub e Cufra al cui collegamento provvedono i 3 SM. 74 della ex 616^a Sqd. assegnati ora alla 604^a del Cap. Trocca.

In 30 missioni vengono trasportati kg 106.500 di viveri, armi, materiali, attrezzature ed evacuati 141 fra feriti e malati. L'ultimo viaggio veniva compiuto l'8 gennaio 1941 quando i due presidi erano ormai isolati da oltre un mese. Le operazioni successive venivano portate a termine mediante avio-lanci del materiale e sotto il tiro contraereo del nemico che assediava i due valorosi presidi italiani.

Durante la prima avanzata italiana e nel successivo ripiegamento, i velivoli da trasporto si prodigavano per assicurare il necessario alle truppe terrestri, trasportando sulle prime linee carburante, munizioni, mitragliere contraeree, viveri, acqua perdendo in tali missioni 5 SM. 82 e 6 SM. 75 per l'offesa portata dall'avversario sui campi avanzati o per incidenti di volo.

Il 21 dicembre un'incursione della WDAF su Castel Benito colpiva al suolo un SM. 82 carico di siluri che esplodevano distruggendo un SM. 83, 1 G. 50 e danneggiando una trentina di altri aerei. Altro SM. 82 veniva distrutto a Bengasi/Berka sul finire del dicembre durante il grande esodo della popolazione italiana della Cirenaica allorché andavano perduti 3 SM. 75 militarizzati (I-LIAN, I-LAOS, I-TITO) impegnati fra Bengasi e Catania.

La sciagura più grave si verificava il 30 gennaio 1941 allorché un SM. 75 pilotato dal Ten. Negro in fase di decollo da Berka precipitava al suolo provocando la morte di 30 profughi mentre riuscivano a salvarsi miracolosamente l'equipaggio ed altri 17 passeggeri.

Un altro SM. 75 andava perduto il 30 gennaio nei pressi di Tripoli mentre un SM. 73 in volo verso la Sicilia veniva fatto segno a tiro contraereo di navi inglesi e attaccato successivamente da caccia nemici che uccidevano una donna e ferivano due componenti l'equipaggio e altre due passeggere.

Il trimotore sia pure danneggiato e con 24 persone a bordo atterrava a Catania, dove i feriti venivano soccorsi ma il

Cap. pil. Valentini ferito gravemente moriva poco dopo.

L'ultimo velivolo ad abbandonare Bengasi poche ore prima che venisse occupata dagli inglesi, era un quadrimotore SM. 74 con a bordo 40 passeggeri che alle ore 11.15 del giorno 5 febbraio decollava da Berka e si portava a Castel Benito.

Fra i velivoli da trasporto danneggiati e abbandonati a Bengasi figuravano: 1 SM. 83, 2 SM. 82, 1 SM. 75 e 1 SM. 79 per trasporto passeggeri (I-ALAN) della 615^a Sqd. che fra giugno 1940 e febbraio 1941 aveva effettuato 186 missioni in 735 ore di volo.

Ugualmente intensa fu l'attività della 614^a dotata di Cant. 506/C dell'Ala Littoria assegnata a compiti di soccorso in mare e ai collegamenti Cirenaica-Tripolitania per trasportare materiale e personale, collaborando inoltre alla sorveglianza antisom fra Bengasi e la Sicilia sino all'agosto allorché la squadriglia interrompeva la sua promiscua attività, e condizionata completamente con i colori della C.R.I., si dedicava esclusivamente alle operazioni di soccorso marittimo. La 614^a venne intensamente utilizzata durante l'evacuazione della Cirenaica dove perdeva 2 Cant. 506/S uno dei quali il 15 gennaio al largo di Sidi el Barrani, salvando però da sicura morte una trentina di profughi a bordo di un idrovolante colpito e alla deriva, per merito dei suoi valorosi piloti.

Alla data del 31.1.1941 il 145° Gruppo T aveva effettuato 875 missioni in 3227 ore di volo, trasportando 11.600 persone e 1.140 t di materiali.

Considerazioni sulle esperienze di guerra.

Le difficoltà incontrate dalla specialità da bombardamento e la distanza degli obiettivi del Delta e della zona del Cairo dalle basi in Marmarica e Cirenaica, missioni effettuate senza scorta di caccia per insufficiente autonomia, pericoli per attacchi di caccia nemici e necessità di una difesa autonoma, comportarono la utilizzazione in missioni notturne cui pochi equipaggi erano addestrati, vuoi per mancanza di costante applicazione, vuoi per insufficienti elementi didattici insiti nel programma di preparazione della specialità bombardamento, aggravati, peraltro, dalla inopportuna chiusura della Scuola Volo senza visibilità di Littoria di cui si ravvisava l'urgenza di una riapertura su basi allargate.

Iniziate le missioni notturne dapprima con gli SM. 81 e poi con i pochi SM. 82 da bombardamento, queste vennero via via assegnate anche ad equipaggi di SM. 79 sottoposti a corsi accelerati di istruzione da parte di specialisti delle aviolinee civili (Ala Littoria e A.L.I.) coadiuvati da istruttori della SVSV inviati in Libia.

Fu necessario superare non poche difficoltà sia per i piloti che per gli specialisti, particolarmente marconisti, addèstrando questi ultimi al rilevamento radiogoniometrico, tecnica questa quasi assolutamente sconosciuta la cui applicazione richiedeva tempo e pratica.

Nonostante tali rimedi di emergenza i risultati non furono soddisfacenti sia per le difficoltà di individuare i bersagli con precisione, sia per l'esiguo numero di velivoli partecipanti ad ogni missione che più di neutralizzazione venne definita essenzialmente di disturbo.

L'impiego della caccia risentì invece in buona parte, delle mediocri caratteristiche tecniche e belliche che possedevano i velivoli italiani presenti in Libia fra il giugno 1940 e il febbraio 1941: CR. 32 prima, CR. 42 e G. 50 successivamente, che non fornirono in genere soddisfacenti risultati a motivo della scarsa autonomia, della modesta velocità e dell'insufficiente armamento, della mancanza di protezione e di corazatura dorsale.

Non di rado partenze su allarme per bombardamenti nemici andarono a vuoto per l'impossibilità di far quota e raggiungere i veloci "Blenheim", che aumentando di velocità a sgancio effettuato distanziavano i CR. 42 che solo in rare occasioni e con favorevoli possibilità, riuscivano ad ottenere positivi risultati.

L'insufficiente e lacunosa organizzazione di avvistamento, la mancanza di una diffusa e capillare rete di avvisatori acustici e di posti avanzati per avvistamento ottico, le difficoltà dei collegamenti e la sorpresa delle incursioni nemiche con provenienza quasi sempre dal mare, annullavano sforzi e sacrifici degli uomini, abnegazione ed entusiasmo del personale.

La mancanza a bordo dei caccia di apparati ricetrasmittenti aggravava ancor più la possibilità di tempestive comunicazioni e di interventi.

Non fu possibile organizzare un servizio di caccia notturna per mancanza di esperienza in merito, di idoneo materiale di volo, adeguate attrezzature di ricerca, di trasmissioni e segnalazione: lacuna che sarà possibile colmare parzialmente solo nel 1943.

I pochi tentativi fatti si limitarono a saltuari accordi locali fra comandi di aeroporti e la DICAT, ad elementari sistemi di segnalazione mediante proiettori e lampade colorate ma i risultati furono egualmente deludenti.

Più intensa e logorante fu invece l'attività per la protezione dei portilibranti e la sorveglianza delle rotte marittime di approccio dall'Italia e di cabotaggio sulle coste della Libia.

Interessanti esperimenti di ricognizione fotografica con caccia CR. 42 muniti di speciali macchine da ripresa con forma-

to ridotto vennero compiuti sullo schieramento nemico e nelle immediate retrovie del fronte.

Altro interessante aspetto dell'impiego di caccia CR. 42 in Africa Settentrionale fu l'esecuzione di missioni a lunga autonomia realizzate con l'istallazione di un serbatoio supplementare da litri 80, che permetteva una maggiore percorrenza chilometrica e permise, in più di una occasione, di effettuare riuscite missioni di mitragliamento notturno su campi d'aviazione nemici individuati con una certa fortuna: un metodo che meritava uno studio migliore, una tecnica più approfondita, l'impiego di più idoneo materiale di volo, preferibilmente bimotori del tipo CR. 25, FC. 20, Ro. 57 aventi maggiore autonomia, più sicurezza d'intervento, un armamento più potente.

La specialità Assalto, che doveva trovare in Africa Settentrionale la sua massima espressione offensiva nello spirito delle teorie propugnate dal Gen. Mecozzi, fu inspiegabilmente trascurata e ridotta ad irrisoria entità sia per le travagliate vicende del materiale di volo: radiazione dei Ba. 65 e sostituzione con i Ca. 310, successiva eliminazione dei bimotori Caproni e ripristino d'emergenza dei Breda affiancati dai superati ed obsoleti CR. 32 velivoli questi che nonostante talune limitazioni offrirono onestamente il massimo delle loro possibilità.

Ciò che sorprende fu invece la mancanza di previdenza operativa per ampliare l'organico dell'unico Stormo d'assalto con almeno un altro reparto dello stesso livello, trasformando sollecitamente uno stormo da caccia terrestre dotato di CR. 42 in stormo d'assalto da affiancare al 50°, potenziando in tal modo con semplici attrezzature la specialità nello specifico e importante impiego d'attacco ai mezzi motocorazzati che ottimi risultati aveva fornito con bombe da 15/50 kg, spezzoni e con le armi di bordo.

Solo nel 1942 dopo alcuni falliti esperimenti di omologare un velivolo specifico per l'assalto, venne deciso di ripiegare sul CR. 42, pur essendo all'epoca ormai decisamente superata la formula biplana e del tutto inadatta a tale compito impegnativo il velivolo FIAT.

La ricognizione strategica che veniva ritenuta dai Superiori Comandi eseguibile esclusivamente con apparecchi plurimotori e specificamente idrovolanti per esplorazioni costiere, sui porti e basi navali nemiche, venne impostata ex novo alcuni mesi dopo l'inizio del conflitto, dopo la constatata difficoltà ad operare con lenti e vulnerabili velivoli su munite basi nemiche protette da batterie contraeree e provviste di caccia.

Si rese quindi indispensabile impiegare velivoli che abbinavano all'autonomia necessaria una discreta velocità e la scel-

ta cadde ancora una volta sul SM. 79 che possedeva all'epoca, rispetto al Gloster "Gladiator", maggiore velocità e superiore tangenza operativa; un binomio che si contrapponeva al Bristol "Blenheim" nei confronti del CR. 42 anche se per tale compito eccezionale il SM. 79 non possedeva particolari qualità.

Con l'impiego di trimotori SIAI presso le squadriglie da RST (Ricognizione Strategica Terrestre) necessariamente costituite presso i comandi G.U.A., fu possibile ottenere le necessarie informazioni e disporre quotidianamente di una situazione aggiornata del dispositivo nemico usando macchine fotografiche planimetriche con diametro di grande apertura.

L'immissione in linea di caccia "Hurricane" da parte della WDAF coincise con l'aumento progressivo di perdite in equipaggi e velivoli della 175^a Sqd. RST, reparto che fornì al Comando Superiore dell'ASI eccellenti informazioni e preziosa collaborazione.

Una lacuna questa dell'informazione strategica che era necessario colmare fin dal tempo di pace ma la cui visione ed importanza sfuggì nell'esatta impostazione del problema, attraverso una erronea interpretazione di esplicazioni ed applicazioni d'impiego che l'esperienza bellica doveva mettere in cruda evidenza.

Eccellenti servizi rese per tutto il ciclo offensivo-difensivo l'Aviazione di Presidio Coloniale (A.P.C.) con i suoi bimotori Ca. 309 "Ghibli" assegnati ai gruppi organici ed alle sezioni e squadriglie sahariane disperse e isolate nel vastissimo deserto della Libia da Hon a Gialo, da Cufra a Giarabub. Ottimo sotto il profilo tecnico e operativo si dimostrò il piccolo e versatile bimotore Caproni che svolse compiti oscuri ma preziosi pattugliando e controllando quotidianamente centinaia di kmq di deserto e le piste carovaniere che si dipartivano dal sud verso il Gebel e dall'estremità meridionale del Fezzan - ai confini con le infide colonie francesi - sino al nord verso la Tripolitania.

Oltre a tali compiti di pattugliamento, i "Ghibli" mitragliarono e spezzarono autobiondo e mezzi corazzati, svolgendo altresì una serie di preziosi lavori di trasporto materiali urgenti e di ordini ai comandi decentrati, inoltre di corrieri e di corrispondenza, lancio di viveri e materiali a presidi isolati o accerchiati dal nemico.

Fra le varie attività dell'APC vi fu anche una efficace cooperazione aero-terrestre per sorveglianza avanzata, collaborazione tattica e appoggio logistico.

Un eccellente lavoro svolto in silenzio con abnegazione da piloti e personale di volo e di terra.

L'APC ebbe successivamente anche in dotazione trimotori SM. 81, 4 dei quali vennero assegnati come velivoli da supporto alla 16^a Sqd. e 3 in versione da bombardamento andarono al 2° Gruppo APC.

La difesa dei campi d'aviazione dalle offese aeree del nemico fu quasi inesistente all'inizio della guerra per mancanza di mitragliere e personale addestrato e ciò che gli aviatori poterono opporre alle incursioni della WDAF si basava su mitragliatrici cal. 8 o 12,7, quando fu possibile utilizzare armi di questo tipo già installate a bordo di velivoli, adattandole con sistemi di fortuna.

Successivamente l'Aeronautica ritenne opportuno risolvere autonomamente tale problema, addestrando proprio personale e acquistando direttamente mitragliere Breda o Scotti cal. 20 integrate in taluni casi da sezioni contraeree fornite dall'Esercito o dalla MACA.

Solo gli aeroporti di Benina e Castel Benito beneficiarono a guerra inoltrata di alcune batterie contraeree da 75/46 con personale del R.E..

Ugualmente deficitaria fu l'organizzazione di difesa aerea territoriale, carente per scarso numero di posti di avvistamento ottico o con aerofoni che consentirono la penetrazione improvvisa di velivoli nemici fra le larghissime maglie della rete di avvistamento.

Quasi del tutto inesistente il coordinamento fra batterie, riflettori e caccia notturni, sconosciuta la tecnica di identificazione sagome velivoli che in più occasioni causò dolorosi equivoci fra cui l'abbattimento del trimotore SM. 79 del Maresciallo Balbo.

Irrazionale risultava inoltre il sistema di tiro contraereo per la scarsa conoscenza dei valori di gittata ed efficacia delle varie armi, al punto che l'impiego dei cannoni per tiro in quota media comportava assurdamente l'intervento di mitragliere e persino di mitragliatrici di nessuna efficacia e con grande consumo di munizioni.

Tale errato sistema di tiro contraereo provocò in più occasioni l'identificazione di obiettivi che il buio occultava perfettamente, col risultato che l'aviazione inglese individuava i bersagli e li colpiva facilitata in tal senso dalla mancanza di esperienza e dalle ingenuità dei comandi italiani.

Fra i tanti aspetti di imprevidenza e impreparazione che si manifestarono subito dopo l'inizio della guerra, vanno anche annoverati gli inconvenienti talvolta molto gravi, causati dalla mancanza di filtri antisabbia per i motori, da serbatoi supplementari per maggiori autonomie, dal mascheramento ambientale, dalla errata colorazione dei velivoli, dalla mancanza di protezione ai delicati congegni del velivolo con co-

pertine e cuffie ai motori, armi, apparecchiature radioelettriche atte a preservarli dalla sabbia, dal calore, dalle intemperie.

Una serie di provvedimenti che dovevano essere studiati e applicati tempestivamente per evitare lo scadimento di efficienza dei reparti come sfortunatamente si verificò in più occasioni.

Una gamma notevole di inconvenienti di cui fu necessario pagarne l'esperienza che si acquisì successivamente, in modo pesante e negativo nel proseguo della guerra.

L'intensa attività notturna dell'aviazione inglese e i risultati ottenuti nei bombardamenti su obiettivi della Libia, avevano i loro presupposti sulla organizzazione infrastrutturale tipica dei campi d'aviazione italiani, dove su una limitata superficie erano concentrati numerosi e importanti obiettivi rappresentati da: terreno d'atterraggio facilmente individuabile, aviorimesse, officine, comandi, depositi, magazzini, impianti tecnici, alloggi per il personale, decentramenti velivoli.

Fu necessario modificare tale organizzazione decentrando aerei e depositi su terreni adiacenti spesso a notevole distanza, proteggendo adeguatamente velivoli e materiali da possibili incursioni di commandos con grave dispersione di mezzi e di personale per assolvere tale compito, proteggendo il personale in ricoveri a distanza da probabili obiettivi che la WDAF riusciva ugualmente ad individuare con larghissimo uso di artifici illuminanti. Una serie di insufficienze che la guerra s'incaricò ben presto di smantellare di fronte alla nuova, drammatica realtà.

Quando i resti della 5ª Squadra Aerea si riunirono sui campi della Tripolitania dopo 8 mesi di guerra e di sacrifici, il materiale di volo efficiente e inefficiente inventariato e disponibile ammontava a 372 di ogni tipo e specialità: il resto, rappresentato da aeroplani fra quelli esistenti in Libia alla data del 10.6.1940, quelli inviati per reintegrare i reparti logoratisi fra il giugno e il novembre e i velivoli dei gruppi organici inviati di rinforzo a tutto il gennaio 1941, era andato irrimediabilmente perduto per abbattimenti, distruzioni sui campi, incidenti o perché abbandonati al momento della ritirata.

Ma alle perdite subite è necessario contrapporre anche i risultati ottenuti, significando in primo luogo i caduti, i feriti e i dispersi della 5ª Squadra Aerea della Libia con 310 fra morti e dispersi per azioni di guerra e oltre 200 feriti: un contributo di sangue e di valore pari al 15% degli organici. Per azioni di caccia e assalto vennero distrutti 80 carri armati e autoblindo e oltre 150 vennero colpiti e danneggiati assieme ad alcune centinaia di automezzi; 14 autoblindo vennero catturate intatte col concorso di reparti celeri dell'Eserci-

to. I velivoli nemici abbattuti sicuramente furono 192 mentre altri 36 vennero distrutti al suolo e 79 vennero considerati abbattuti con elevata probabilità.

I risultati offensivi furono i seguenti:

Bombardamento

Missioni n. 1.416 con l'impiego di n. 3.268 velivoli

Bombe sganciate n. 74.820 per kg 1.545.933

Siluri lanciati n. 9

Caccia/Assalto

Missioni n. 3.354 con l'impiego di n. 9.229 velivoli

Bombe e spezzoni lanciati n. 13.000 per kg 200.000

Colpi sparati (cal. 7,5/12,7) n. 540.858

Fra il 10 giugno 1940 e il 10 febbraio 1941 gli attacchi nemici sui campi della Libia avevano portato alla distruzione di 86 aerei di ogni tipo e fra questi 27 SM. 79, 12 SM. 81, 8 Ba. 65, 5 SM. 82, 3 SM. 75, 9 Ro. 37, 9 CR. 42, 13 CR. 32, 1 CR. 30, 4 Ro. 41, 2 Cant. 501, 6 Ca. 309, 6 Ca. 310, 2 Cant. 506 e al danneggiamento in diversa misura di altri 246.

Alla data del 9 febbraio 1941 la 5ª Squadra Aerea aveva perduto complessivamente, in 60 giorni di dura, estenuante battaglia, circa 400 velivoli.

Il recupero dell'enorme quantità di materiale accumulato fra la Marmarica e la Cirenaica rappresentò uno dei problemi più ardui e urgenti da risolvere per il comando della 5ª Squadra Aerea, sia per il limitato tempo a disposizione per la incombente minaccia nemica, sia per gli attacchi continui dell'aviazione inglese, sia ancora per la penuria di automezzi che affliggeva l'Aeronautica e per l'indisponibilità di autoveicoli del R.E. assegnati dall'Intendenza della Libia alle necessità delle truppe terrestri in rapido spostamento verso ovest.

A ciò aggiungasi il fatto che almeno il 50% dei 4000 autocarri dislocati fra Marmarica e Cirenaica all'inizio dell'offensiva inglese era andato perduto per cause belliche nel corso dell'avanzata nemica.

Era impensabile abbandonare al nemico o distruggere l'enorme patrimonio in attrezzature, macchinari, impianti, particolari di ricambio, carburante, bombe, munizioni, apparati radioelettrici, autoveicoli e aeroplani, apparecchiature sanitarie, tende e baracche, equipaggiamenti di ogni genere indispensabili per la vita e l'attività complessa e articolata, multiforme e tecnicamente sofisticata dell'aviazione, ed il comando di squadra fece di tutto per salvare tale materiale di vitale importanza per la futura condotta della guerra aerea sul territorio dell'Africa Settentrionale.

L'opera di recupero venne suddivisa in due fasi: recupero del materiale ordinario (munizioni, bombe, carburante) sui campi più avanzati; recupero delle attrezzature e del materiale MSA sui campi arretrati sedi di SRAM e officine aeronautiche. La terza fase prevedeva lo sgombero dei depositi e magazzini in località più arretrate previa disponibilità degli autoveicoli resisi liberi dopo l'ultimazione delle fasi precedenti. Il programma di recupero non poté avere tuttavia l'esito sperato e i risultati previsti, poiché altre gravi difficoltà si presentarono durante l'esecuzione del piano approntato: strade intasate con traffico caotico a senso unico, particolarmente sulla «Balbia» principale arteria di deflusso della ritirata; difficoltà di percorrenza delle piste meridionali per inadeguatezza tecnica degli autoveicoli di normale dotazione sprovvisti di doppia trazione e predisposti facilmente ad insabbiarsi, anche se non sempre gli automezzi reperiti con grande difficoltà, ebbero occasione di espletare il loro lavoro a motivo delle numerose requisizioni forzate attuate da reparti dell'Esercito per motivi più o meno fondati di necessità belliche.

Il materiale recuperato ed avviato in Tripolitania comprendeva:

Veicoli speciali

(Recuperati nella quasi totalità): autofficine, carri laboratori fotografici campali, carri radio R.A. 1000, carri biga campali, carri luce per servizi di aeroporto, autocisterne carburante, autopompe, veicoli da soccorso, ambulanze, autocarri sanitari attrezzati, rimorchi, autogrù, trattori, carri antincendio. Venne autodistrutta l'officina autocarrata di Gambut (7 rimorchi attrezzati) per mancanza di trattori perduti per cause di guerra.

Materiali di comunicazioni

Stazioni radio, centralini telefonici, alimentatori, cavi tipo Siemens multicoppie, diverse decine di km di trecciola telefonica, centinaia di apparati telefonici ad inerzia, alcune centinaia di km di filo telefonico campale in bobine.

Materiali V.E.

Recuperati in gran parte.

Materiale sanitario

Attrezzature chirurgiche, presidi sanitari, autoclave, tende Moretti, cofani sanitari, medicine e materiali d'intervento (recuperato in gran parte).

Materiale di Commissariato

Tende, cucine campali e fisse, coperte, lenzuola, materassi, viveri, attrezzature da cucina (recuperato in gran parte).

Materiale aeronautico

Attrezzature di squadriglia, impianti d'emergenza, MSA, motori, particolari di rispetto (recuperato in gran parte).

Materiale d'armamento

Munizioni, bombe, spezzoni, congegni esplodenti, armi di bordo (salvo in parte - in parte distrutto o reso inservibile).

Carburanti/Lubrificanti

Recuperati notevoli quantitativi di benzina sui campi della Marmarica evacuati tempestivamente. Andati perduti quasi totalmente i depositi arretrati a grande capacità di Ain el Gazala, Tobruk, Derna e Bengasi.

Recuperati quasi al completo i depositi campali della Cirenaica messi in salvo con autocarri e natanti.

Gran parte del materiale trasferito in Cirenaica e accantonato a Um er Rzem per essere avviato nei porti d'imbarco, venne in gran parte trasferito in Tripolitania con piroscafi e natanti di ogni genere (andò perduto il materiale imbarcato sulla MN «Città di Messina» affondata il 13 gennaio 1941 da un sommergibile nemico al largo di Homs mentre navigava da Bengasi a Tripoli).

Attrezzature tecniche delle ditte aeronautiche e delle SRAM/SRER della R.A.

Vennero salvati al completo tutti gli impianti della SIAI di Bengasi e dell'Ala Littoria di Benina: macchinari, utensili da lavoro, materiali d'officina, parti di ricambio, nonché le SRAM della Marmarica (El Adem/Tobruk e quelle di Bengasi/Berka e Benina) complete di motori avio e velivoli in riparazione ove si consideri che in circa 6 mesi di attività tali officine avevano ripristinato in efficienza circa 450 aeroplani. Salvata l'officina riparazioni autoveicoli R.A.. Vennero abbandonati gli autoveicoli giacenti presso i depositi riparazioni per lavori di grande entità.

Materiale di volo

Gran parte degli aeroplani efficienti dislocati fra la Marmarica e la Cirenaica venne salvata sia con trasferimenti con mezzi propri, sia con autocarri dopo averli smontati delle ali, motori e carrelli.

Numerosi velivoli vennero imbarcati su navi dirette in Italia o a Tripoli (fra questi ben 35 CR. 42 caricati con i mezzi più disparati su due piroscafi), altri aerei vennero trasferiti dopo sommarie riparazioni, anche se dovettero lamentarsi nume-

rosi incidenti con perdite di personale e velivoli per le precarie condizioni tecniche degli aerei abbisognavoli di più accurate revisioni e riparazioni, spesso effettuate sotto l'offesa nemica.

Alcuni trimotori rimasti privi di personale vennero portati in salvo da piloti della caccia e addirittura da volenterosi e coscienti specialisti improvvisatisi piloti sul momento anche se dotati di cognizioni professionali ed esperienza di volo non indifferenti.

Nonostante tali ammirevoli esempi di abnegazione e sacrificio non comuni, molti aeroplani inefficienti, abbisognavoli di riparazioni di varia entità o in attesa di normali revisioni di sicurezza, furono abbandonati sui campi, presso i depositi delle SRAM e delle officine, sui depositi velivoli f.u. dell'Aeronautica Libia. Sul solo aeroporto di El Adem i velivoli abbandonati ammontavano a 87 esemplari; a Derna una ventina; a Bengasi oltre un centinaio; una trentina a Tmimi ed altrettanti ad Ain el Gazala.

Vennero abbandonati fra velivoli inefficienti e aerei radiati oltre 300 aeroplani di ogni tipo: SM. 79, SM. 81, Ba. 88, Ba. 65, CR. 32, CR. 42, Ro. 37, RO. 41, Ca. 133, Ca. 310, Ca. 309, molti dei quali potevano essere riparati e rimessi in servizio.

Fra il 10 giugno 1940 e il 5 febbraio 1941 l'Aeronautica della Libia perdette complessivamente 672 aeroplani di cui circa 200 per offesa diretta del nemico: abbattimenti e distruzioni al suolo, e il resto per radiazione dalla linea di volo o per abbandono sui campi della Marmarica e Cirenaica.

Nello stesso periodo il tempo il fronte dell'Africa Settentrionale aveva assorbito oltre 1100 aeroplani di ogni tipo fra quelli dislocati in Libia allo scoppio della guerra e quelli inviati di rinforzo fra l'offensiva di Graziani e la controffensiva di Wavell. Il 70% di tale numero era andato perduto per cause inerenti allo stato di guerra.

Il 20 febbraio 1941 moriva l'ultimo aviatore dello sfortunato ciclo operativo dell'A.S., allorché il trimotore SM. 79 pilotato dal Cap. Athos Ammannato (235^a Sqd./60° Gruppo/41° Stormo BT) che si era particolarmente distinto nei duri momenti della battaglia, scompariva al termine di una pericolosa missione di guerra. Alla memoria del valoroso pilota veniva concessa la M.O.v.m..

Nonostante talune critiche spesso immotivate e ingiustificate rivolte dai comandi terrestri all'opera dell'aviazione della Libia, il Maresciallo Graziani difese sempre con calore e convinzione il contributo fornito dalla 5^a Squadra Aerea ai reparti dell'Esercito e poco prima del suo rientro in Italia volle manifestare con una lunga lettera di servizio (n. 01/865 OP) diretta al Gen. S.A. Felice Porro, il suo pensiero e il suo rin-

graziamento per quanto fatto dalla aviazione:

«A.S.E. il Comandante la 5^a Squadra Aerea».

Nessuno meglio di me può testimoniare che la 5^a Squadra Aerea ha sempre fatto quanto le era possibile per sostenere e potenziare l'azione delle forze terrestri. Anche durante le operazioni di Bardia essa si è generosamente prodigata, per quanto in condizioni assai difficili per inferiorità numerica e qualitativa.

Certo l'intenso logorio subito nella prima fase della battaglia, le persistenti avversità atmosferiche e l'inevitabile ripercussione che lo sviluppo della lotta ha prodotto nella organizzazione delle basi aeree hanno notevolmente ridotto - durante i giorni di Bardia - le possibilità di azione delle forze aeree.

E bene lo ha percepito il nemico, menandone vanto.

Tuttavia, se è vero che in quei giorni il concorso dell'Aviazione non è stato adeguato alle necessità del momento, è altresì vero che la 5^a Squadra Aerea anche in questa circostanza si è gettata nella lotta col massimo ardore, senza tener conto della grave inferiorità nella quale si trovava rispetto all'avversario.

Il Maresciallo d'Italia
GRAZIANI

Fra il giugno 1940 e il 5 febbraio 1941 secondo notizie inglesi, la WDAF aveva compiuto 144 incursioni sui campi della Libia distruggendo 64 aerei di ogni tipo e danneggiandone altri 183 in misura più o meno grave molti dei quali successivamente distrutti al momento della ritirata.

Altri 81 aerei fra cui 37 bombardieri, 35 caccia e 9 ricognitori erano stati abbattuti dalla caccia e 21 dal tiro contraereo nemico.

*

La prima unità del DAK a sbarcare in Libia nella prima quindicina di febbraio fu la 5^a Div. leggera meccanizzata (5 Leichte Motorisiert Division) particolarmente adatta per muoversi con grande celerità e mobilità in zone pianeggianti a causa della sua composizione organica. Il nucleo principale venne tratto dalla 3^a Pz. Div. mentre veniva selezionata anche la 15^a Pz. Div. destinata a completare il DAK. L'unità si articolava su un comando con relativo Stato Maggiore e comprendeva i seguenti reparti:

Gruppo esplorante veloce su 2 Cp. autoblindo (mod. Sd. Kfs. 231/232 e 221) con velocità sui 70/80 km/h per un totale di 28 macchine.

Una cp. motociclisti con moto/motosidecar BMW/75R con armamento leggero (MG. 38). Una Cp. armi pesanti con

cannoni PAK da 75/43 e obici da 105 trainati con semicingolati PKW/L. 46.

Tre gruppi cacciatori di carri (Panzer Jäger) con 9 compagnie, 108 cannoni c.c. da 37 mod. 36/PAK e da 50 mod. 38 PAK (Panzer Abwehr Kanone) trainati con semicingolati pesanti mod. Sd. Kpz. 8/10.

Un btg. carri con Panzer mod. III (peso 23 t - vel. 40 km/h -cannone da 50/42 mm K.).

2 Btg mitraglieri motorizzati con veicoli PKW e motocicli DKW/BMW 75/R.

Un gruppo FLAK (Flieger Abwehr Kanone) con cannoni pesanti da 88/56 mod. 36/FLAK e mitragliere da 37/42 mod. 38/FLAK trainati con semicingolati Sd. Kpz. 7/8.

Reparti Motorizzati del genio, sanità, comunicazioni, servizi vari, trasporti.

Complessivamente 9.300 uomini, 36 carri armati, 28 autoblindo, 134 cannoni, 16 mitragliere, 2.300 autoveicoli, 430 motocicli. L'unità era al comando del Magg. Gen. Streich. Il giorno 11 febbraio 1941 arrivava in aereo a Tripoli il comandante designato del DAK Ten. Gen. Erwin Rommel, brillante ufficiale dei reparti corazzati già distintosi in Francia durante l'offensiva del maggio 1940.

Con l'arrivo in Africa Settentrionale del Corpo Tedesco

d'Africa, la guerra mutava radicalmente la sua fisionomia trasformandosi in una guerra di movimento, veloce, impreveduta, attuata con nuove dottrine e rivoluzionari concetti che sinora avevano adottato positivamente solo gli inglesi.

Le operazioni di guerra successive, condotte con un ritmo molto elevato di concetti e di movimento, avrebbero modificato conseguentemente anche la mentalità dei comandi italiani, orientandoli verso criteri di guerra meccanizzata più idonei ed aderenti alle caratteristiche del terreno africano ed al modo nuovo di condurre la guerra con l'impiego dei mezzi corazzati e dei cannoni, degli spostamenti veloci in avanti e delle improvvise ritirate, dell'organizzazione tecnico-logistica all'immediato seguito delle truppe motocorazzate, delle grandi operazioni avvolgenti a vasto raggio in cui il generale più preparato poteva avere il sopravvento tattico e chiudere l'avversario nella sacca per annientarlo o vederselo sfuggire per una falla rimasta aperta nella grande rete tesa sullo sconfinato deserto: una guerra basata sull'efficienza, sulla mobilità, sui rifornimenti, sulla tecnica, sulla qualità del materiale usato, sulle comunicazioni rapide, sul concorso determinante dell'aviazione, cui spettava in definitiva una parte di grande rilievo nelle future battaglie che si sarebbero combattute fra la Cirenaica, la Marmarica e l'Egitto occidentale.

Riepilogo attività di guerra dell'Aeronautica dell'ASI

Bombardamento

Velivoli impiegati compless. per azioni	n. 2.790
Ore di volo effettuate	n. 8.841
t. di bombe lanciate	n. 16.143
Missioni di bombardamento eseguite con suddivisione specifica d'impiego: su mezzi meccanizzati e truppe, sistemazioni difensive, depositi, aeroporti, porti, forze navali; ricognizioni effettuate su obiettivi terrestri, navali, a vista e fotografiche, su Alessandria/Suez.	

Caccia

Velivoli impiegati compless. per azioni	n. 7.490
Ore di volo effettuate	n. 11.286
Missioni di caccia eseguite con suddivisione specifica d'impiego: allarmi, crociere di vigilanza e protezione, protezione truppe in movimento, scorta velivoli da bombardamento, mitragliamenti mezzi meccanizzati, aeroporti, ricognizioni offensive, protezione convogli navali.	

Assalto

Velivoli impiegati compless. per azioni	n. 1.414
Ore di volo effettuate	n. 2.224
t. di bombe lanciate	n. 576
Missioni d'assalto eseguite con suddivisione specifica d'impiego: spezzonamento mezzi meccanizzati, protezione truppe, crociere offensive, crociere di vigilanza, allarmi.	

Ricognizione strategica

Velivoli impiegati compless. per missioni	n. 207
Ore di volo effettuate	n. 634
Missioni di ricognizione eseguite con suddivisione specifica d'impiego: ricognizioni terrestri, esplorazioni marittime, ricognizioni su Alessandria (vista/fotografiche).	

Aerosiluranti

Velivoli impiegati per missioni A.S.	n. 78
Ore di volo effettuate	n. 292
Missioni di aerosiluranti eseguite con suddivisione specifica d'impiego: siluramenti in porto, siluramenti navi in navigazione, ricognizioni offensive.	

Combattimento

Velivoli impiegati per missioni	n. 21
Ore di volo effettuate	n. 38

A.P.C.

Velivoli impiegati per missioni	n. 1.892
Ore di volo effettuate	n. 3.145
Persone trasportate	n. 1.616
Materiale/posta trasportati	kg 130.900
Missioni eseguite con suddivisione specifica di impiego: ricognizioni, spezzonamenti/mitragliamenti; crociere protettive, collegamenti, trasporti vari.	

S.A.S./Nuclei Comunicazione

Velivoli impiegati per missioni	n. 1.162
Ore di volo effettuate	n. 11.508
Materiale/posta trasportati	kg 21.020
Persone trasportate	n. 23.350

Soccorso in mare

Velivoli impiegati per missioni	n. 256
Ore di volo effettuate	n. 519
Naufraghi salvati	n. 16
Persone trasportate	n. 538
Materiali trasportati	kg 53.000
Missioni di ricerca eseguite	n. 29

Osservazione aerea

Velivoli impiegati per missioni n. 777
Ore di volo effettuate n. 1.140

Ricognizione marittima

Velivoli impiegati per missioni n. 746
Ore di volo effettuate n. 2.460
Missioni di ricerca e sorveglianza eseguite n. 275
Missioni varie effettuate: ricognizioni d'altura, sorveglianza costiera, ricerca antisom, ricerca naufraghi, scorta convogli navali, appoggio trasferimenti aerei, trasporto persone e materiali.
I nuclei di comunicazione aerei trasportarono 7.800 persone

fra militari e civili, t 1.903 di materiali e 2.872 di posta e bagagli in 4.108 ore di volo.

Perdite di personale navigante (missioni di volo)

Ufficiali n. 76
Sottufficiali n. 82
Graduati e Specialisti n. 124
TOTALE n. 282
Feriti n. 173

Perdite del personale di servizio a terra

Caduti n. 49
Feriti n. 173

<i>Velivoli nemici abbattuti</i>	<i>Sicuri</i>	<i>Probabili</i>	<i>Distrutti al suolo</i>
Dal Bombardamento	49	12	—
Dalla Caccia	157	46	—
Dall'Assalto	3	3	2
Dall'O.A.	2	2	—
Dalla R.M.	1	1	—
Dall'A.P.C.	2	1	—
TOTALE	214	64	(numero imprecisato superiore a 40)
Dalla Difesa contraerea della Libia (di cui 32 dalle batterie della regia Marina)	46		
TOTALE GENERALE	260		

<i>Velivoli perduti</i>	<i>In combattimento</i>	<i>Distrutti al suolo</i>	<i>Abbandonati/Incendiati</i>
Bombardamento	37	47	168
Caccia	41	26	112
Assalto/Combattimento	2	15	65
O.A.	6	16	17
R.M.	3	3	1
A.P.C.	5	16	6
Trasporti	3	5	4
Soccorso.....	1	2	2
R.S.T.	4	1	1
Collegamenti	—	6	18
TOTALE	n. 633		

	Ore di volo	Velivoli
Bombardamento	8.841	2.790
Caccia	11.286	7.490
Assalto	2.224	1.414
Ricognizione S.T.	634	207
Aerosiluranti	292	78
Combattimento	38	21
A.P.C.	3.145	1.892
S.A.S./NC	11.508	1.162
Soccorso	519	256
O.A.	1.140	777
Ricognizione Marittima	2.460	746
TOTALE	42.087	16.833

Avvicinamenti 5^a Squadra Aerea Libia

9° Stormo BT (29° Gr. rientra 24.12.40/26° Gr. rientra 6.1.41)
 14° Stormo BT (rientra 14.12.40)
 33° Gr. Aut. BT (rientra 25.12.40)
 33° Stormo BT (rientra 19.1.41)
 54° Gr. Aut. BT (arriva 14.7.40)
 15° Stormo BT (rientra 24.2.41)
 41° Stormo BT (rientra 22.2.41)
 114° Gr. Aut. BT (rientra 25.1.41)
 175^a Sqd. RST
 278^a Sqd. Aut. AS
 7° Gr. Aut. Combattimento (rientra 25.12.40)
 2° Stormo CT (rientra 15.12.40)
 4° Stormo CT (9° Gr. rientra 25.12.40/10° Gr. rientra 1.2.41)
 50° Stormo d'assalto (16° Gr. rientra 25.12.40/12° Gr. rientra 1.2.41)
 151° Gr. Aut. CT
 67° Gruppo OA (arriva 15.7.40)
 73° Gruppo OA (rientra 16.2.41)
 1° Gruppo APC
 2° Gruppo APC
 Btg. Sahariano
 5^a Sez. Soccorso
 2^a Gruppo Aut. CT (arriva 23.12.40)
 34° Stormo BT (arriva 16.12.40 rientra 24.2.41)
 23° Gruppo Aut. CT (arriva 16.12.40 rientra 26.2.41)
 143^a Sqd. RM (rientra 28.1.40)
 145^a Sqd. RM

Gruppo CT composito Tripoli (disciolto 28.2.41)

155° Gruppo Aut. CT (arriva 29.1.41)
 18° Gruppo Aut. CT (arriva 29.1.41)
 64° Gruppo OA (arriva 23.12.40)
 53° Gruppo Aut. BT (arriva 24.2.41)
 96° Gruppo Aut. B.a.T. (arriva 1.2.41)

Complessivamente vennero inviati in Libia 6 stormi da BT + 5 Gruppi autonomi + 2 Sqd. Aerosiluranti per un totale di 211 bombardieri SM. 79, SM. 81, Ju. 87 rinforzati da 97 velivoli sfusi inviati per sostituzione ai reparti organici in linea. Al termine delle operazioni nel febbraio 1941 i bombardieri residui ammontavano a 87 esemplari.

Per la caccia oltre ai due stormi rinforzati da un gruppo esistenti in Libia, vennero inviati come rinforzo 4 gruppi per un totale di 107 fra CR 42 e G 50 con l'appoggio di 98 velivoli sfusi inviati per reintegrare le perdite. Al 16.2.41 esistevano 116 velivoli da caccia contro i 178 esistenti alla data del 9 dicembre con una perdita di 267 aeroplani.

L'assalto/combattimento, che aveva potenzialmente 94 aerei nel dicembre 1940, aveva in carico nel febbraio 1941 solo 7 fra Ba. 65/CR. 32.

La ricognizione terrestre e l'APC che contavano su 91 fra Ro. 37 e Ca. 309 ebbero come rinforzi 28 nuovi aerei giungendo al termine dell'offensiva nemica con ancora 74 velivoli in carico fra Ca. 309, Ro. 37, Ca. 310/311 dopo averne persi 45 nel corso delle operazioni di guerra. La ricognizione marittima perse 11 dei 22 idrovolanti in carico alle due squadriglie da RM e soccorso mentre le squadriglie da trasporto autonome della Libia avevano in carico nel febbraio 17 plurimotori sui 21 in carico nel dicembre.

Costituzioni

1.5.40 - 4^a Div. Aerea "Drago"

- 7° Stormo BT
- 10° Stormo BT
- 13° Stormo BT
- 43° Stormo BT

1.5.40 - 6^a Div. Aerea "Falco"

- 16° Stormo BT
- 18° Stormo BT
- 47° Stormo BT

1.5.40 - 47° Stormo BT

- (106° Gr./Sqd. 260^a/261^a)
- (107° Gr./Sqd. 262^a/263^a)

1.6.40 - 395^a Sqd. CT

12.6.40 - 147° Gr. T (Sqd. 601^a/602^a/603^a)

- 148° Gr. T (Sqd. 605^a/606^a)
- 149° Gr. T (Sqd. 607^a/608^a/609^a)
- 615^a Sqd. Aut. T
- 616^a Sqd. Aut. T
- 604^a Sqd. Aut. T
- 613^a Sqd. Soccorso
- 614^a Sqd. Soccorso

20.6.40 - Comando Marina/Sicilia

- 83° Gr. RM
- 144^a Sqd. RM
- 170^a Sqd. RM
- 184^a Sqd. RM
- 186^a Sqd. RM
- 189^a Sqd. RM

20.6.40 - Comando Marina/Sardegna

- 85° Gr. RM
- 146^a Sqd. RM
- 183^a Sqd. RM
- 188^a Sqd. RM
- 199^a Sqd. RM

1.7.40 - 412^a Sqd. Aut. CT

- 413^a Sqd. Aut. CT
- 414^a Sqd. Aut. CT

15.7.40 - 37° Stormo BT

- (116° Gr./Sqd. 276^a/277^a)
- (55° Gr./Sqd. 220^a/221^a)

26.7.40 - Comando 5^a Squadra Aerea Libia

26.7.40 - Comando Caccia Sicilia

1° Stormo CT

23° Gr. Aut. CT

10.9.40 - Comando Aeronautica C.A.I.

15^a Br. Aerea BT

56° Stormo CT

(18° Gr./Sqd. 83^a/85^a/95^a)

(20° Gr./Sqd. 351^a/352^a/353^a)

26.9.40 - 9^a Br. Aerea BT "Leone"

15° Stormo BT

33° Stormo BT

26.9.40

9° Stormo BT

14° Stormo BT

26.9.40 - 14^a Br. Aerea "Rex"

2° Stormo CT

4° Stormo CT

50° Stormo d'assalto

1.10.40 - Nucleo Add. Tiro picchiata (NATAT)

25.10.40 - Nucleo Add. Aerosiluranti (NAS)

25.10.40 - 154° Gr. Aut. CT (Sqd. 361^a/395^a)

25.10.40 - 114° Gr. Aut. BT (Sqd. 272^a/273^a)

5.11.40 - 93° Gr. Aut. BM

15.11.40 - 1° Nucleo Add. AS (1° NAS)

20.11.40 - 97° Gr. B.a.T. (Sqd. 238^a/239^a)

15.12.40 - 2° Nucleo Add. Aerosiluranti (2° NAS)

16.12.40 - 4^a Squadra Aerea Puglie

31.12.40 - 279^a Sqd. Aut. AS

Scioglimenti

1.5.40 - Reparto Alta Velocità (R.A.V.)

20.5.40 - Reparto Sperimentale di Volo (R.S.V.)

20.5.40 - Scuola Volo senza visibilità (SVSV)

25.10.40 - 360^a Sqd. CT (154° Gr. CT)

5.11.40 - 93° BM (31° Stormo BM)

5.11.40 - 31° Stormo BM

17.12.40 - 42° Gr. BT (12° Stormo BT)

17.12.40 - 12° Stormo BT

18.12.40 - 7° Gr. Aut. Comb. (Sqd. 76^a/86^a/98^a)

18.12.40 - 152° Gr. Aut. CT (Sqd. 371^a/372^a/373^a)

Trasformazioni

28.5.40 - 24° Gr. Aut. CT (Sqd. 354^a/355^a)

28.5.40 - 363^a Sqd. CT al 150° Gr. CT

28.5.40 - 150° Gr. Aut. CT (Sqd. 363^a/364^a/365^a)

15.7.40 - 37° St. BT (assorbe 116° Gr. e lascia 54°)

25.7.40 - 157° Gr. aut. CT (Sqd. 384^a/385^a/386^a/)

5.11.40 - 52° Stormo CT
 (21° Gr./Sqd. 356^a/359^a)
 (22° Gr./Sqd. 357^a/358^a/359^a)
 5.11.40 - 1° Stormo CT
 (6° Gr./Sqd. 79^a/81^a/88^a)
 (17° Gr./Sqd. 71^a/72^a/80^a)
 5.11.40 - 362^a Sqd. Aut. CT
 10.11.40 - 50° Aut. BT (sqd. 210^a/211^a)
 7.12.40 - 37° Aut. BT (Sqd. 220^a/221^a)
 10.12.40 - 86° Aut. BM in BT (Sqd. 190^a/191^a)

Trasferimenti
 15.7.40 - 19° Gr. Comb. alla 5^a Squadra Aerea Libia

15.7.40 - 4° Stormo CT alla 5^a Squadra Aerea Libia
 26.11.40 - Scuola piloti Foggia a Rimini
 10.12.40 - 97° Gr. Aut. B.a.T. alla 4^a Sq. A. Puglie
 17.12.40 - 23° Gr. Aut. CT alla 5^a Sq. A. Libia
 17.12.40 - 2° Stormo CT dalla 5^a Sq. A. alla 2^a Div. Aerea
 "Borea"
 30.12.40 - 2° Gr. Aut. CT dalla 4^a Squadra Aerea alla 5^a
 Squadra Aerea
 30.12.40 - 358^a sqd. CT cessa dipendenza 22° Gruppo e pas-
 sa 2° Gr. Aut. CT
 30.12.40 - 151^a Sqd. CT cessa dipendenza 2° Gr. Aut. CT e
 passa 23° Gruppo Aut. CT

Capitolo Quinto

Fonti consultate - Documentazione ufficiale:

US/SMA — 1940

Diari storici G.U.A.

Comando S.A.S.

F. Pricolo (ispezione 5^a squadra Aerea 15/21.9.1940)

US/SME — 1940

Comando Supremo/Diario storico

Atti SM/RE 1940/41

Documenti G.S.A.

IT. 1189.1191.1193.1195.1199.1201.1202.1203.1205.1206.1210.1230

Bundes Militarchiv

OKL/Stab-Kdos. Flieger Transport

A.C.S.

SM/RA - Gabinetto

Anno 1940: B.50.51.52.53.54.55.56.63.64.65.76.77.79.90.127.129.

155.178.184.191.192.193.194.195.196.197.198.199.200.201.

Comando Supremo

Anno 1940: B.1.2.3.4.5.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.16.17

Servizio Informazioni Militari

Anno 1940: B.1.2.3.4.5.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.16. (S.I.M. - S.I.S. - S.I.A.)

Segreteria particolare Duce

Anno 1940: B1.2.3.4.5.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.16.17.

Aiutante in Campo SM. Vitt. Eman. III

Anno 1940: B.74.75.76.77.78.79.80.81.24/S. 32/S. 32/S. 34/S.

Ministero della Marina

SM/RM-Gabinetto

Anno 1940: B.119.213.245.333.175.202.258.288.336

BIBLIOGRAFIA

- W. Churchill «*La 2ª G.M.*» Ed. Mondadori - Milano
 F. Pricolo «*La R.A. nella 2ª G.M.*» Ed. Longanesi - Milano
 N. Malizia «*Inferno su Malta*» Ed. Mursia - Milano
 T. Marcon «*Augusta 1940/43*» Ed. Mendola - Milano
 Playfair «*The Mediterranean and Middle East*» H.M.S.O. - London
 L. M. Chassin «*Storia militare 2ª G.M.*» Ed. Sansoni - Firenze
 G. Santoro «*L'Aeronautica italiana nella 2ª G.M.*» Ed. Esse - Roma
 A. Moorehead «*La guerra del deserto*» Ed. Garzanti - Milano
 S. Licheri «*L'Arma aerea italiana nella 2ª G.M.*» Ed. Mursia - Milano
 C. Unia «*Storia degli aerosiluranti italiani*» Ed. Bizzarri - Roma
 F. Bandini «*Gli italiani in Africa*» Ed. Longanesi - Milano
 G. W. Feuchter «*La guerra aerea*» Ed. Sansoni - Firenze
 R. Crisp «*Le bare di fuoco*» Ed. Longanesi - Milano
 F. Pagliano «*Storia di 10.000 aeroplani*» Ed. Europee - Milano
 F. Porro «*Relazione V Squadra Aerea in AS*» Riv. Aeronautica - Roma
 C. Ricci «*La romantica squadriglia*» Ed. Cielo - Roma
 A. Tosti «*Storia della 2ª G.M.*» Ed. Rizzoli - Milano
 R. Belot «*La guerra aeronavale nel Mediterraneo*» Payot - Paris
 E. Canevari «*La guerra italiana*» Ed. Rizzoli - Milano
 E. Canevari «*Graziani mi ha detto*» Ed. Magi - Roma
 S. Castagna «*La difesa di Giarabub*» Ed. Longanesi - Milano
 W. Gorlitz «*Der zweite Weltkrieg*» Ed. Steingruber - Stuttgart
 R. Graziani «*Africa settentrionale 1940/41*» Ed. Danesi - Roma
 M. Gabriele «*Operazione C.3 Malta*» US/MM - Roma
 G. Fioravanzo «*Le azioni navali nel Mediterraneo*» US/MM - Roma
 G. Fioravanzo «*La difesa del traffico con l'A.S.*» US/MM - Roma
 Autori vari «*Dati statistici*» US/MM - Roma
 Autori vari «*Navi militari perdute*» US/MM - Roma
 P.F. Lupinacci «*Le operazioni in AOI*» US/MM - Roma
 Autori vari «*La guerra in AOI*» US/SME - Roma
 Autori vari «*La prima offensiva britannica in A.S.*» US/SME - Roma
 Autori vari «*Bollettini di guerra C.S.*» US/SME - Roma
 R. Bernotti «*Storia della guerra del Mediterraneo*» Ed. Bianco - Roma
 B. Benvenuti «*I carri armati del R.E.*» Ed. Bizzarri - Roma
 A. Cocchia «*La guerra nel Mediterraneo*» US/MM - Roma
 Correlli-Barnett «*I generali del deserto*» Ed. Longanesi - Milano
 N. Arena «*Aquile senza ali*» Ed. Mursia - Milano
 N. Arena «*Storia della Marina militare italiana*» Ed. CEN - Roma
 N. Arena «*Il Radar - La guerra sui mari*» Ed STEM - Modena
 N. Arena «*Il Radar - La guerra aerea*» US/SMA - Roma
 A. Borgiotti/C. Gori «*La guerra aerea in A.S.*» STEM - Modena
 M. Circi/M. Guglielminetti «*L'aviazione della Marina*» US/SMA - Roma
 G. Angelini/Ragnisco/Trotta «*Il soccorso aereo*» US/SMA - Roma

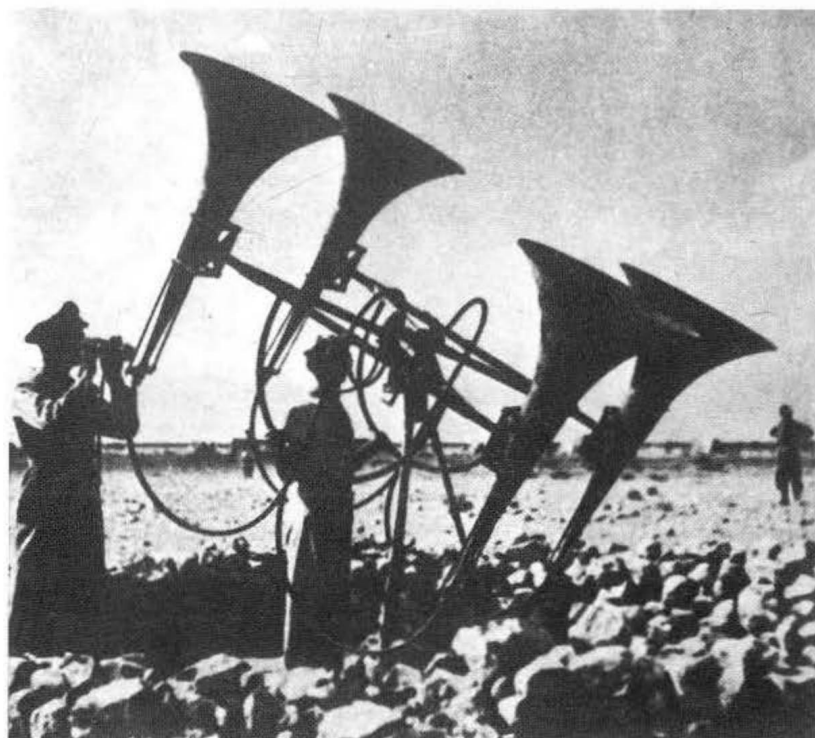
G. Pesce «*Il 101 Gruppo Tuffatori*» US/SMA - Roma
 G. Pesce «*L'8° Gruppo CT fra due guerre*» US/SMA - Roma
 G. Pesce «*Il valzer del 102° gruppo*» US/SMA - Roma
 R. Gentile «*Storia delle operazioni aeree 2ª G.M.*» Scuola G.A. - Firenze
 G. Lazzati «*I soliti 4 Gatti*» Ed. Mursia - Milano
 N. Malizia «*Il 23° Gruppo Ct*» Ed. Bizzarri - Roma
 A. Vigna «*Il Ro. 37*» Ed. STEM - Modena
 V. Lioy «*Gloria senza allori*» Ed. Failli - Roma
 N. Mac Millan «*The R.A.F. in the World War II*» Ed. Harrap - London
 N. Malizia «*51° Stormo CT*» US/SMA - Roma
 R. Owen «*The Desert Air Force*» Ed. Anchor - Tiptree
 G. Strada «*Il 2° Stormo CT*» US/SMA - Roma
 L. Straulino «*I reparti dell'A.M. decorati al v.m.*» Riv. Aeronautica - Roma
 Autori vari «*Le M.O.v.m. dell'Aeronautica italiana*» US/SMA - Roma
 H. G. Schulze «*La potenza aerea germanica*» OKL/P.K. - Roma
 T. Antonucci «*Caduti gente dell'aria*» Ed. OPACI - Roma
 R. Abate «*Gli aeroplani della C.A.B.*» US/SMA - Roma
 N. Arena «*Il 50° Stormo d'assalto*» US/SMA - Roma
 J.W.R. Taylor/P.J.R. Moyes «*The R.A.F.*» Ed. Ian Allen - London
 A. Borgiotti/C. Gori «*Gli Stukas della R.A.*» Ed. STEM - Modena

Fotografie



Libia - giugno 1940 - Il Maresciallo dell'Aria Italo Balbo parla ai soldati del Raggruppamento "Maletti". La guerra era iniziata da pochi giorni ed un vivo allarmismo si era diffuso nei comandi terrestri per l'intensa attività dei mezzi blindati inglesi nelle retrovie italiane.

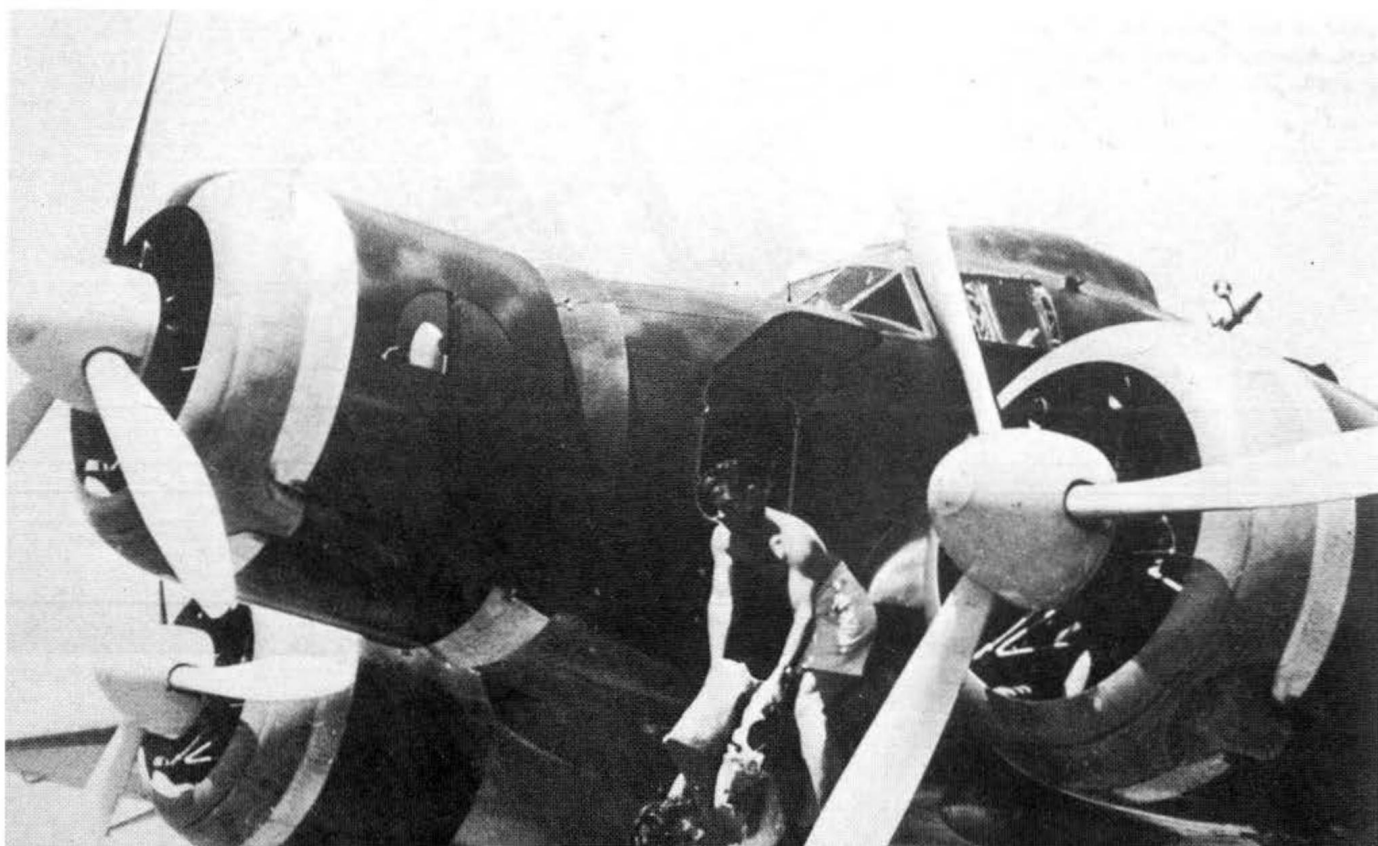
Un superato apparato aerofonico mod. Sagnac in servizio nella piazzaforte marittima di Tobruk. Le FF.AA. italiane in Libia comprendevano 14 divisioni di fanteria per 230.000 uomini; 1 i.p., 4 CC.TT., 4 trop., 10 smg., 10 navi aus., 114 cannoni An/c.a. per la R. Marina; 4 Stormi BT., 1 Stormo d'assalto, 3 gruppi C.T. 3 Gruppi O.A./A.P.C., 1 Sqd. da R.M.



Il Gen. S.A. Felice Porro comandante l'Aeronautica della Libia (poi 5ª Squadra Aerea). La situazione di forza della G.U.A. nel giugno 1940 vedeva la presenza di 125 bombardieri, 88 caccia, 34 assaltatori, 14 ricognitori terrestri, 6 ricognitori marittimi, 33 aerei di presidio coloniale.



Derna - El Fteiah 28.6.1940 - Ultimi preparativi per la partenza del trimotore personale del Gen. Porro che assieme al velivolo del Maresciallo Balbo doveva raggiungere l'aeroporto di Tobruk/T.2 per un rapporto di servizio. Un volo, questo di Balbo, che verrà tragicamente interrotto sul cielo di Tobruk.

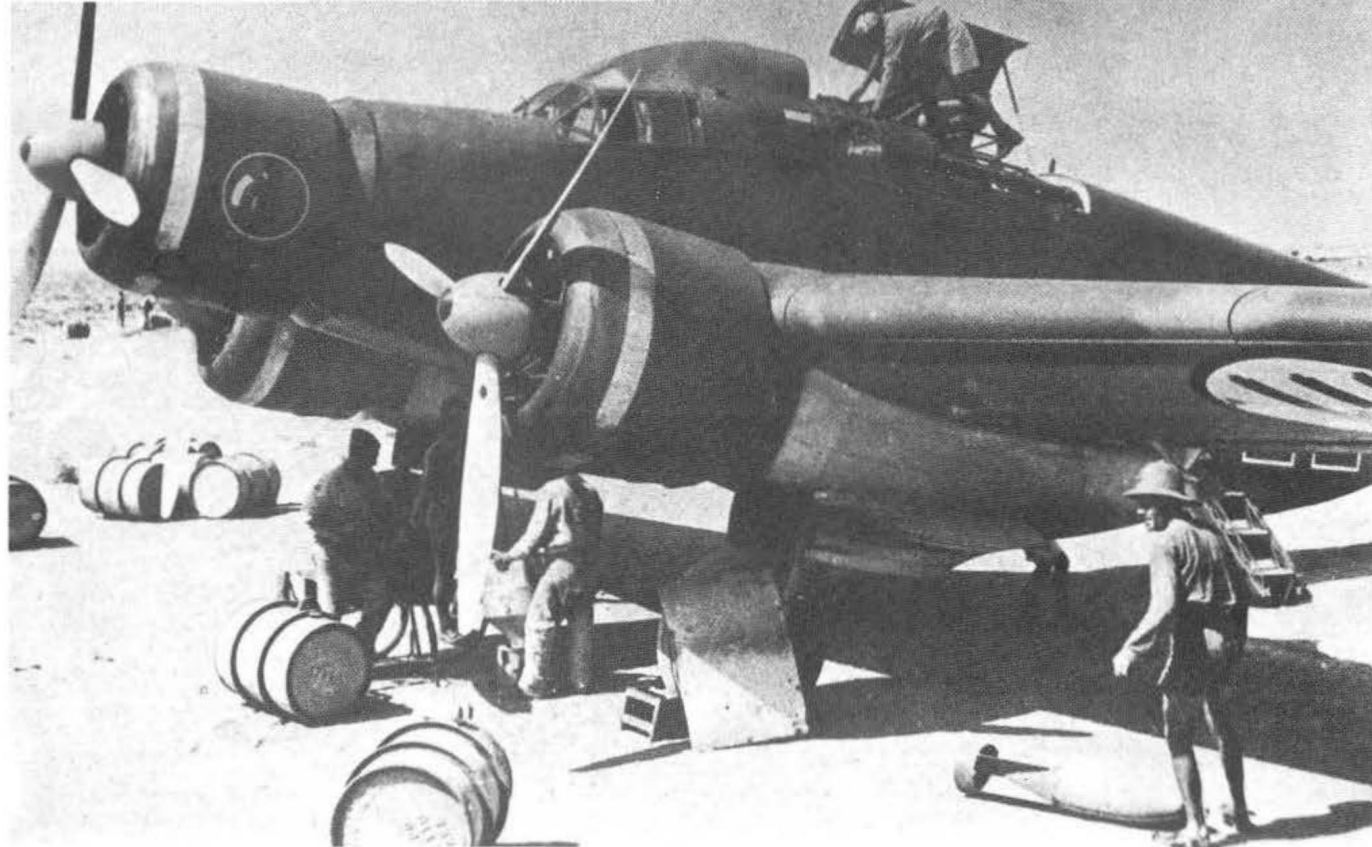




L'ultima foto del Maresciallo Balbo prima del tragico volo - a destra il Gen. Silvestri comandante del settore Est della Libia. I due trimotori partiti da Derna alle 16,50 arrivavano nel perimetro difensivo di Tobruk sottoposto ad attacco aereo nemico e per tragico equivoco venivano fatti segno a tiro c.a.

Tripoli - Cerimonia funebre per gli 8 caduti del trimotore del Maresciallo Balbo. Il Maresciallo Graziani nuovo comandante delle FF.AA. della Libia alle esequie assieme alle massime autorità militari e civili della Libia. Anche il comando della R.A.F. si associava all'unanime cordoglio per la morte del maresciallo Italo Balbo.

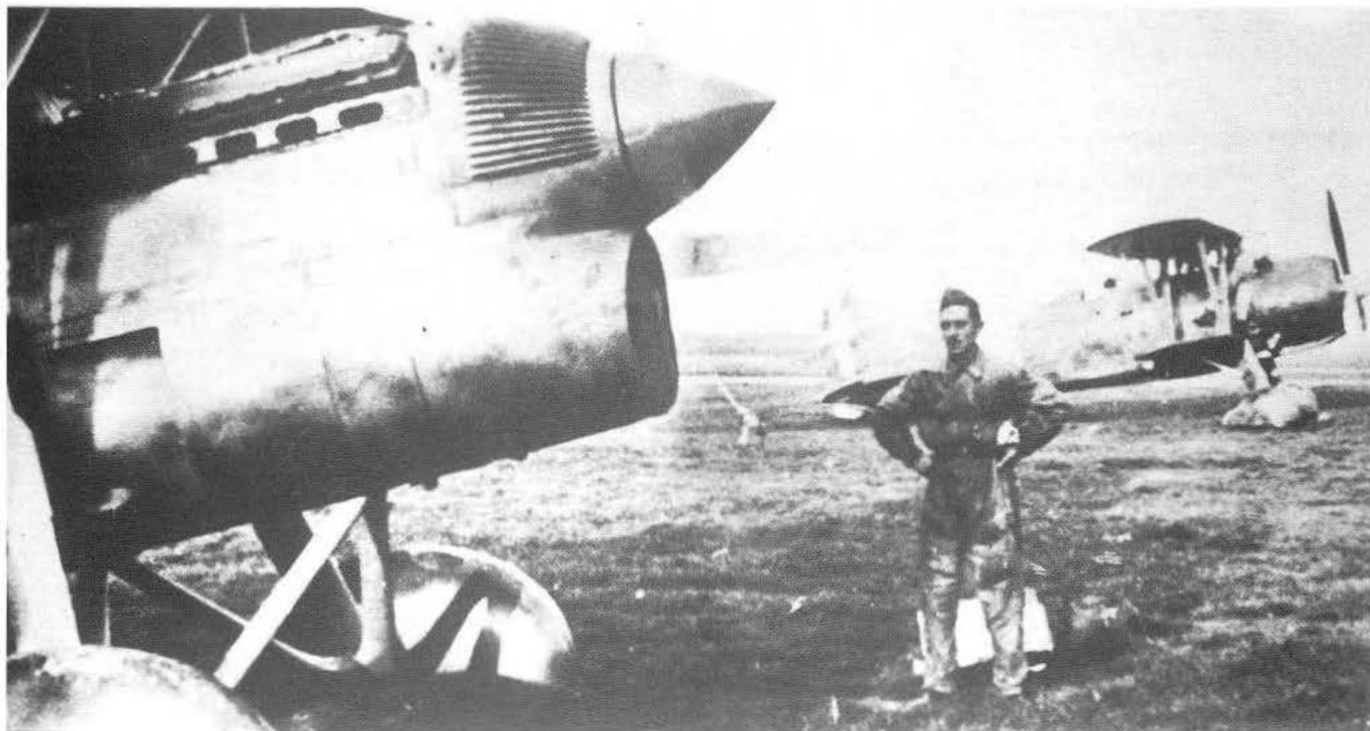




Rifornimento di carburante e bombe ad un SM.79 del 10° Stormo BT (Col. G. Benedetti). I 4 Stormi da bombardamento dislocati in Libia erano equipaggiati nella misura del 90% con SM.79 e del 10% con SM.81.

Bombardamento aeroporto di Sidi el Barrani da parte del 33° Stormo BT. (Col. G. Leonardi). Vi erano in Libia numerosi velivoli antiquati o superati come SM.81, Ca.309, Ca.310, Ba.65, CR.32 non sempre adatti a compiti bellici e impegnativi.

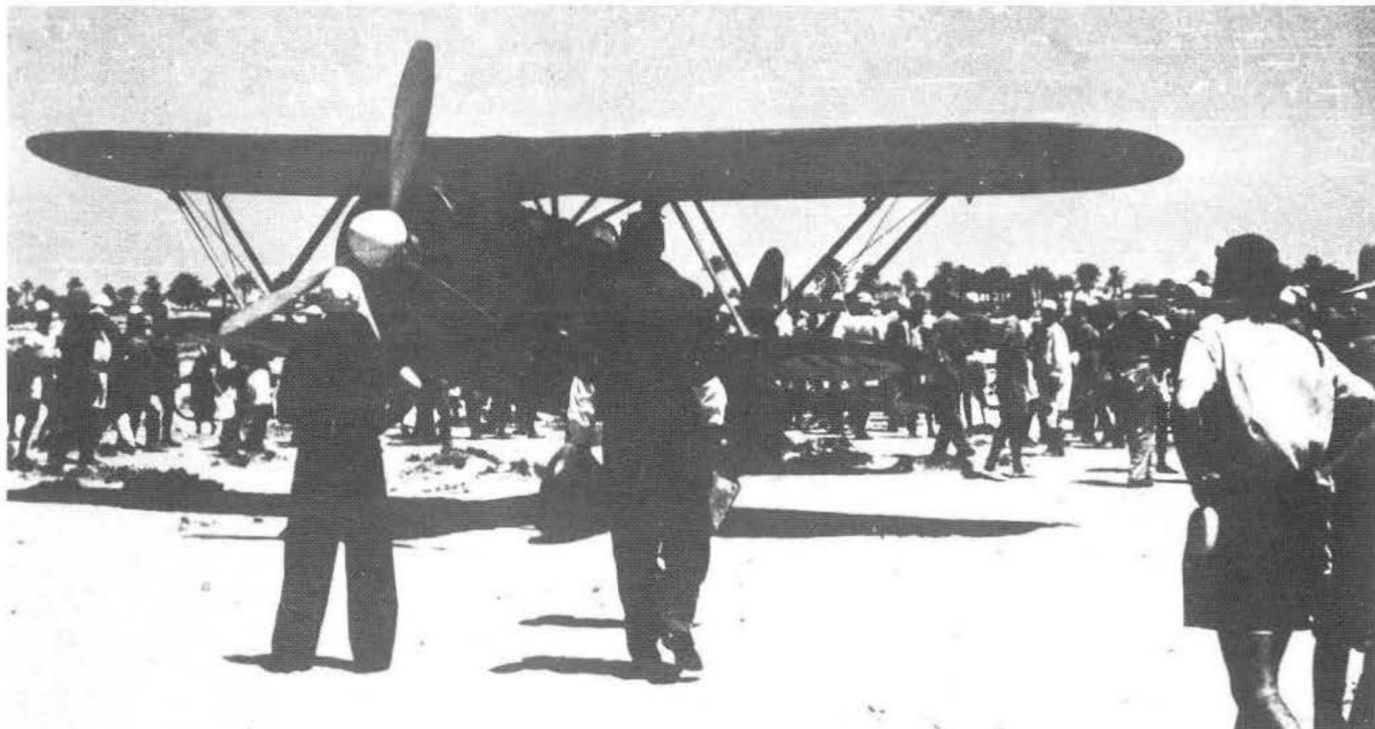




Un CR.32 del 13° Gruppo CT. (Ten. Col. S. Revetria). Il reparto disponeva anche di CR.42 che stavano gradualmente sostituendo gli ormai anacronistici biplani CR.32 in linea da oltre 5 anni.

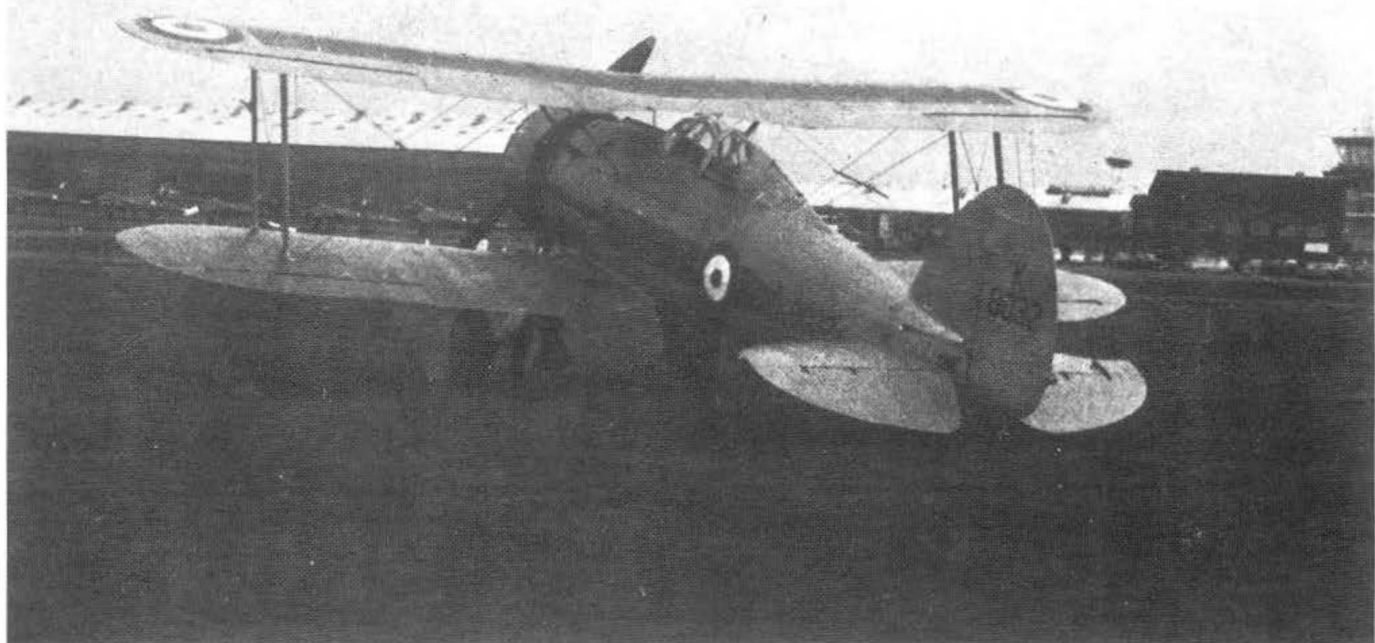
Il Breda Ba.65 dell'assalto che equipaggiava all'inizio della guerra il 50° Stormo d'assalto (Col. P. Molino) - radiato alla vigilia del conflitto e sostituito con l'inadatto bellicamente Ca. 310 venne sollecitamente riarmato ed immesso nuovamente in servizio.

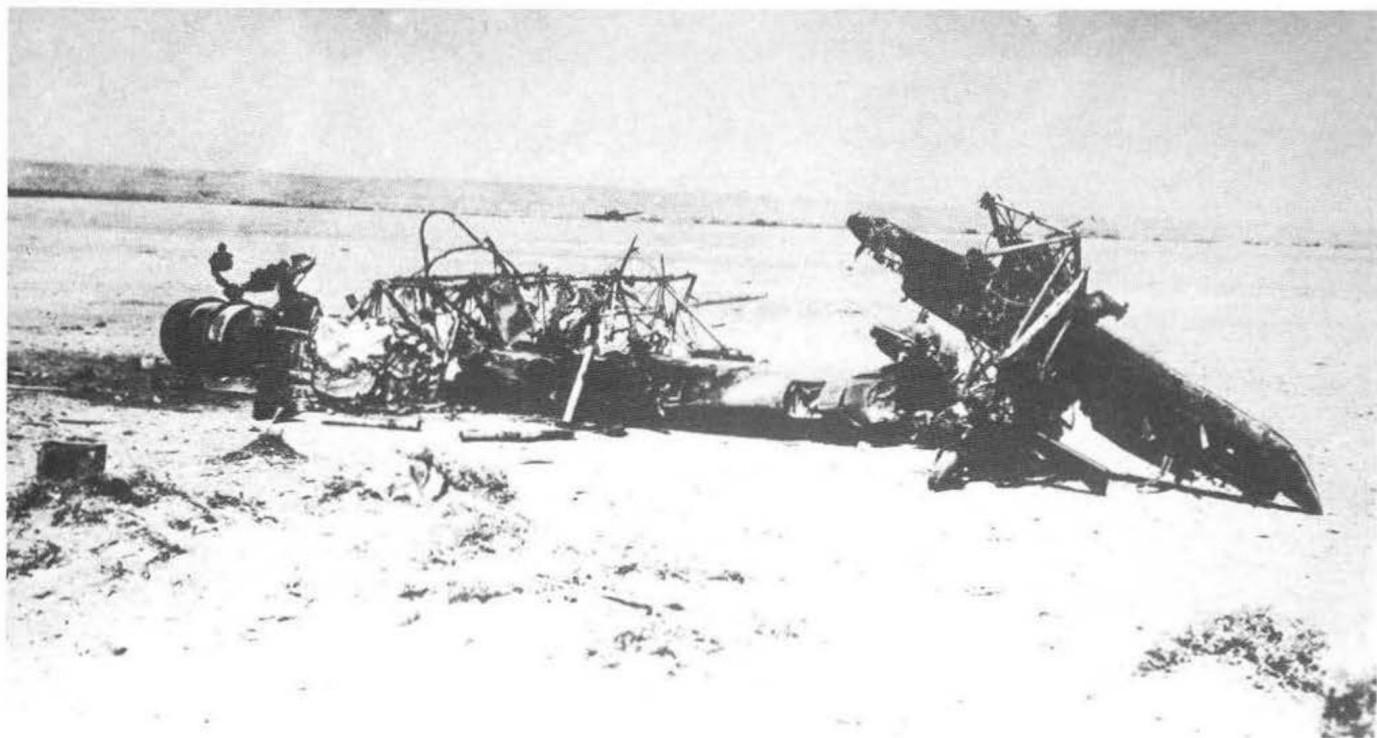




Il CR.42 era presente in Libia col 10° Gruppo C.T. (Ten. Col. A. Piragino) schierato nel settore Est unitamente all'8° Gruppo CT (Magg. V. La Carrubba) equipaggiato ugualmente con il Caccia Fiat CR.42 che volava a 450 Km/h.

Il Gloster "Gladiator" biplano della R.A.F. con la stessa architettura del CR.42, ma dotato di cabina chiusa, apparato R.T., minore velocità (Km/h 414) ma più armato del velivolo italiano (4 armi cal. 7,7) stessa tangenza (m. 10500) e autonomia (Km. 750).





Un caccia nemico abbattuto nei pressi di El Adem durante un combattimento aereo. Dopo una breve e negativa esperienza bellica i bi-motori Ca.310 vennero più logicamente declassati a compiti ausiliari e sostituiti col Ba.65.

Il primo pilota britannico catturato dopo essersi lanciato col paracadute a seguito di abbattimento aereo nel deserto marmarico. I CR.32 lasciati dal 2° Stormo CT vennero "ripassati" come assaltatori al 50° Stormo d'assalto.

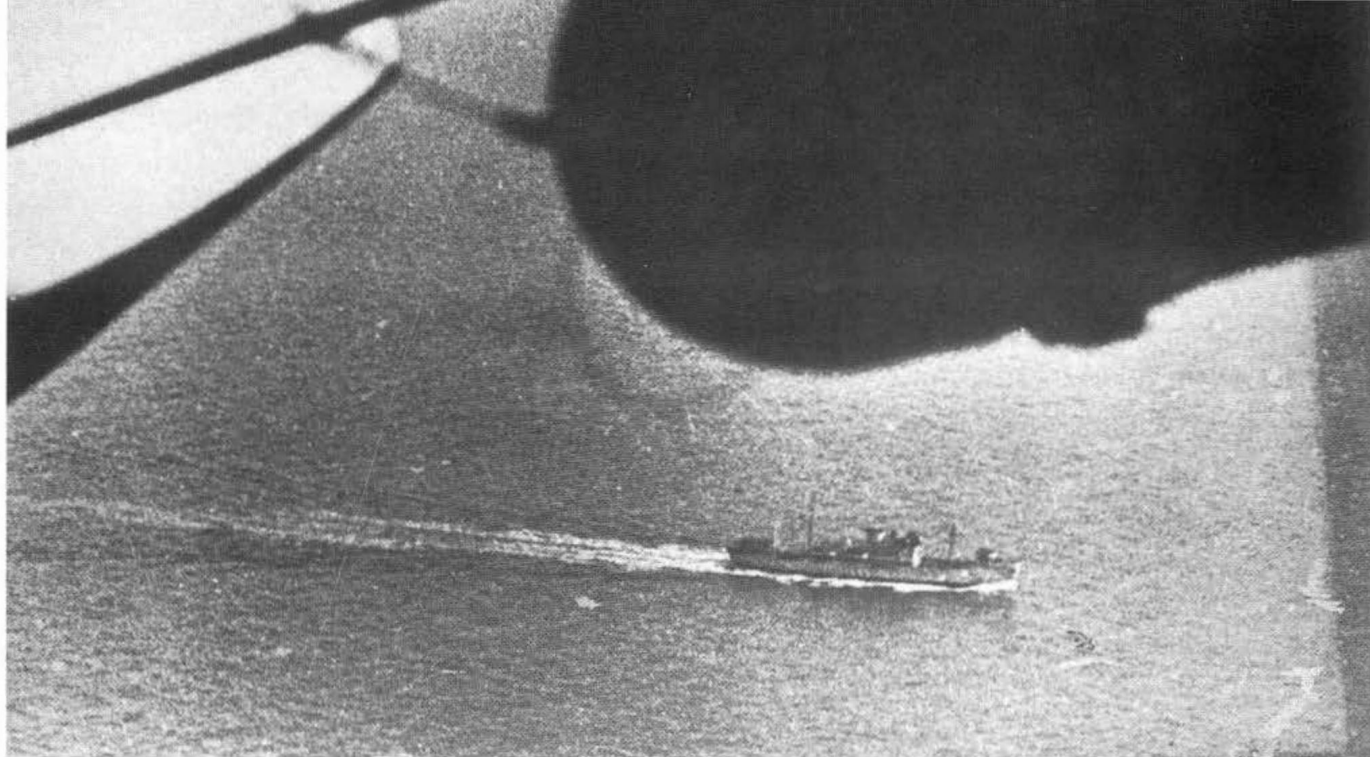




Un "Ghibli" dell'A.P.C. durante una sosta nella zona di Bir El Gobi. Questo piccolo biplano rese preziosi servizi operando nel più congeniale ruolo di pattugliatore desertico armato e come aereo da collegamento - volava a 260 Km/h con autonomia di 1500 Km.

La Ricognizione Marittima della Libia disponeva della 143^a Sqd. (Cap. M. Bellotto) distaccata dall'83° Gruppo R.M. basato ad Augusta (Sicilia) - dotata di Cant.501 la 143^a era dislocata sull'idroscalo di Menelao (Bomba).





Sorveglianza antisom e scorta navale ai convogli diretti in Libia da parte di Cant.501 della 143^a Sqd. R.M. - all'inizio della guerra in Africa settentrionale esisteva una evidente superiorità numerica delle FF.AA. italiane rispetto a quelle nemiche, ma una minore e preoccupante efficienza tecnica e bellica.

Porto Said - Rinforzi di truppe inglesi giungono in Medio Oriente. Le FF.AA. del Commonwealth in Egitto comprendevano 6 Div. di fanteria motorizzate, 1 corazzata ed elementi presidiari per un totale di 130.000 uomini totalmente motorizzati e con moderno armamento appoggiati da 450 aerei della R.A.F.

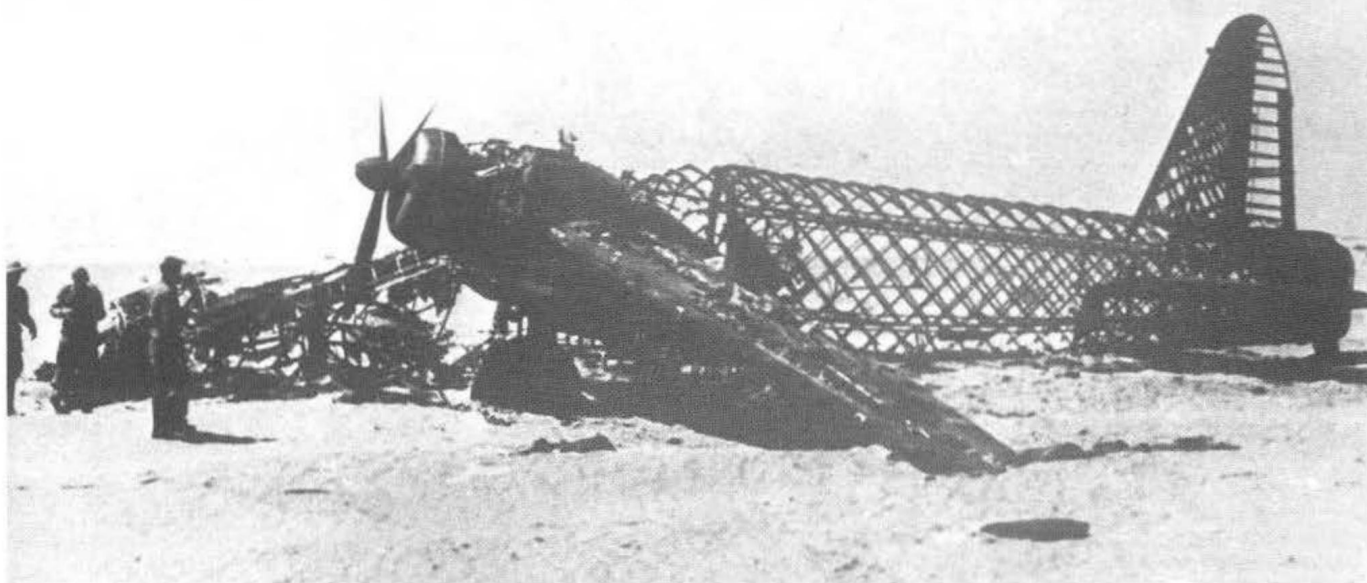




Allarme aereo ad una batteria controaerei del R.E. dislocata nella zona di Bardia. Gli artiglieri accorrono ai pezzi. La difesa AA. della Libia disponeva di circa 260 cannoni e mitragliere fra R.M., R.E. e MACA.

Il cannone c.a. Ansaldo mod. 34 da 75/46 presente in Libia con tre Gruppi del R.E. e 42 pezzi, poteva considerarsi il cannone più moderno dell'Esercito italiano con gittata efficace sui 7500 m. e cadenza 10/12 colpi al minuto.

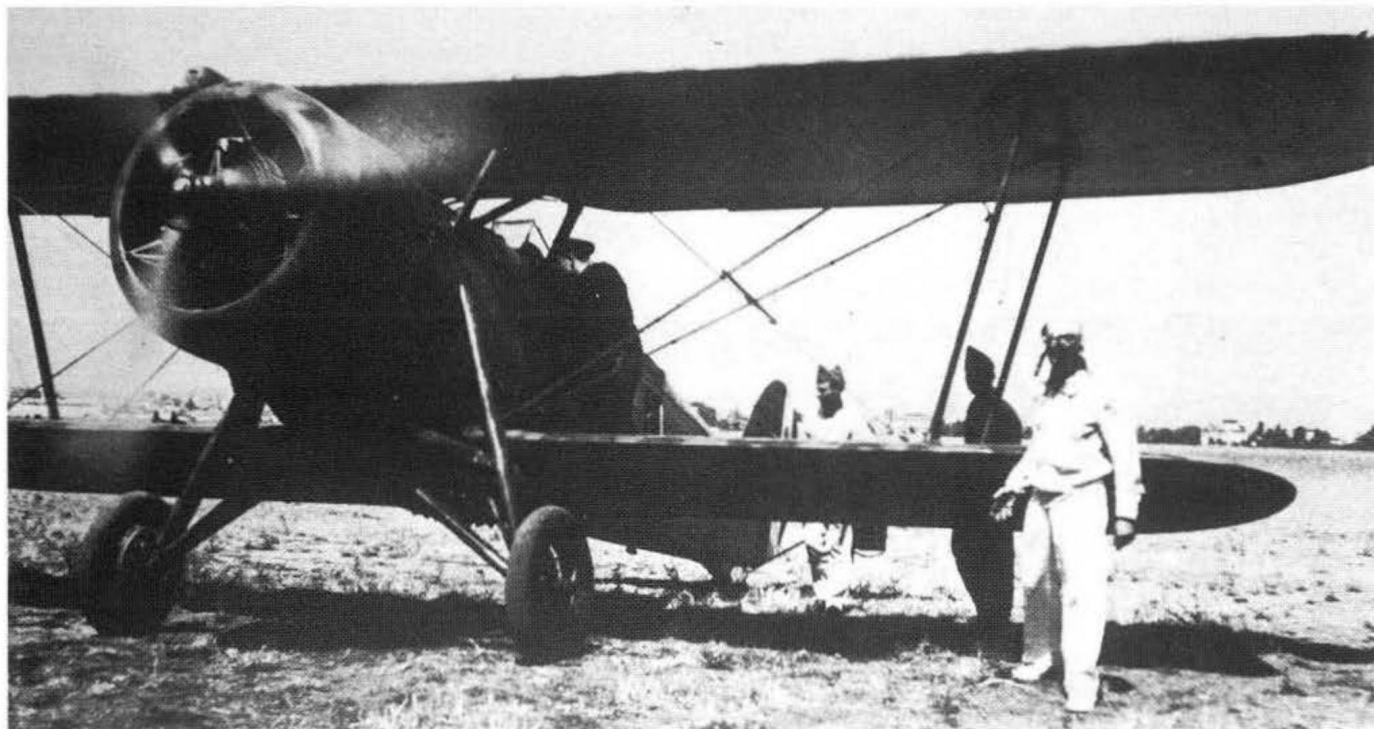




Un bimotore "Wellington" colpito dal tiro contraereo costretto ad un atterraggio di emergenza ed incendiatosi nei pressi di Bengasi. Tale aereo era il più pesante bimotore della R.A.F. - Volava a Km/h 380 con un carico di bombe di 2000 Kg. e 1900 Km. di autonomia.

Piloti ed osservatore della ricognizione terrestre consultano la carta fotografica. Due di questi gruppi di O.A. su Ro.37 e 37/Bis erano in linea in A.S.: il 64° (Sqd. 122/136) ad Ovest, il 73° (Sqd. 127/137) ad Est.





Un ricognitore in partenza per una missione di guerra. Spesso i lenti biplani Ro.37 vennero attaccati ed abbattuti da caccia nemici e fu necessario proteggerli con scorta aerea - velocità max Km/h 320 - tangenza m. 6700. (Collezione A. Vigna)

La sede campale della 13^a Div. Aerea "Pegaso" il cui comando venne tenuto prima dal Gen. Silvestri poi dal Gen. D.A. Attilio Matricardi. Dipendevano dalla G.U.A. gli stormi BT. 14^o (Col. G. Coppi), 10^o (Col. G. Benedetti) e la Brigata Aerea da Caccia "Rex" (Gen. G. Cassinelli)





Dopo la cessazione delle ostilità con la Francia gli stormi BT.33° (Col. G. Leonardi) e 15° (Col. G. Napoli) vennero trasferiti ad Est. Riparazioni di fortuna ad un SM.79 del 46° Gruppo (Magg. B. Cunteri) danneggiatosi in un atterraggio di emergenza.

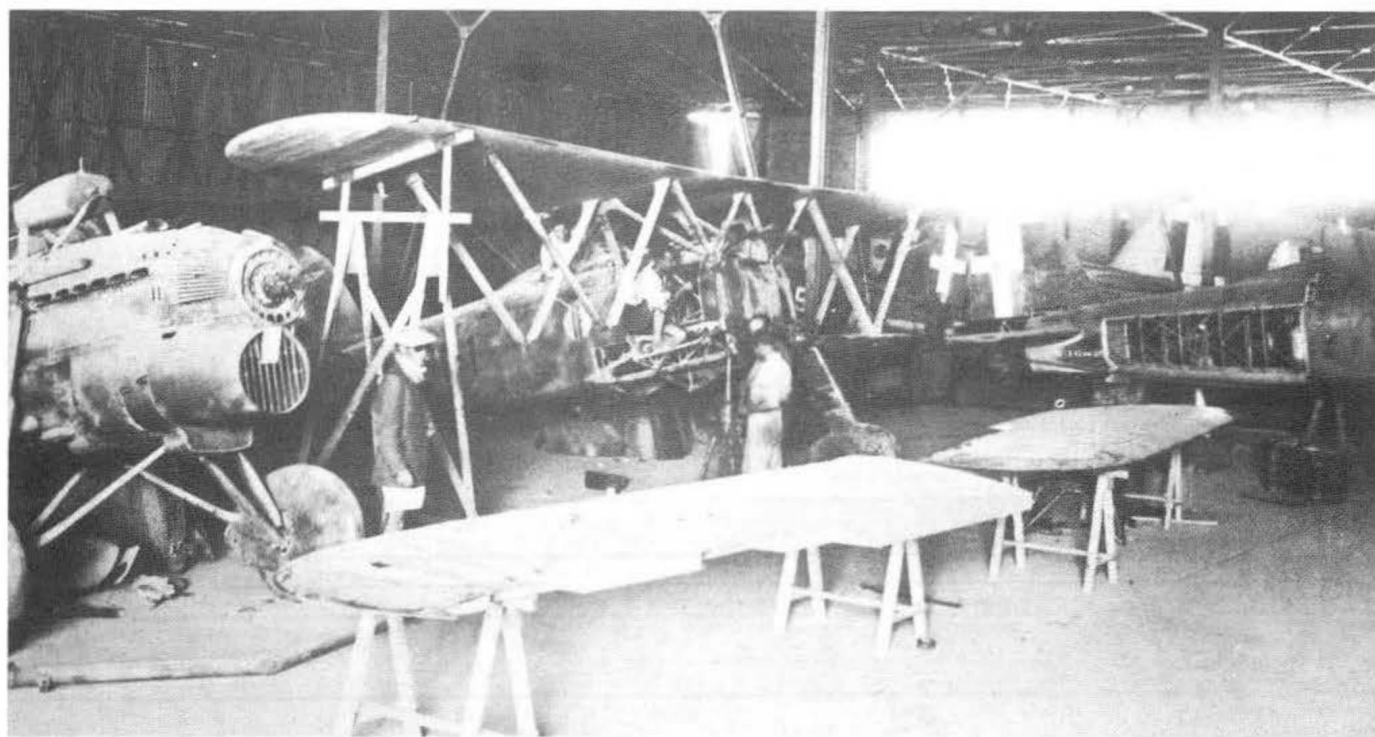
Si preparano le bombe con «affettuose dediche» degli avieri della 59ª Sqd. del 30° Gruppo (Ten. Col. G. Rossi) discolcati sul campo di Derna. Ben presto la linea di bombardamento in Libia venne dotata interamente di SM.79 e i SM.81 adibiti a compiti meno impegnativi, ma utili.

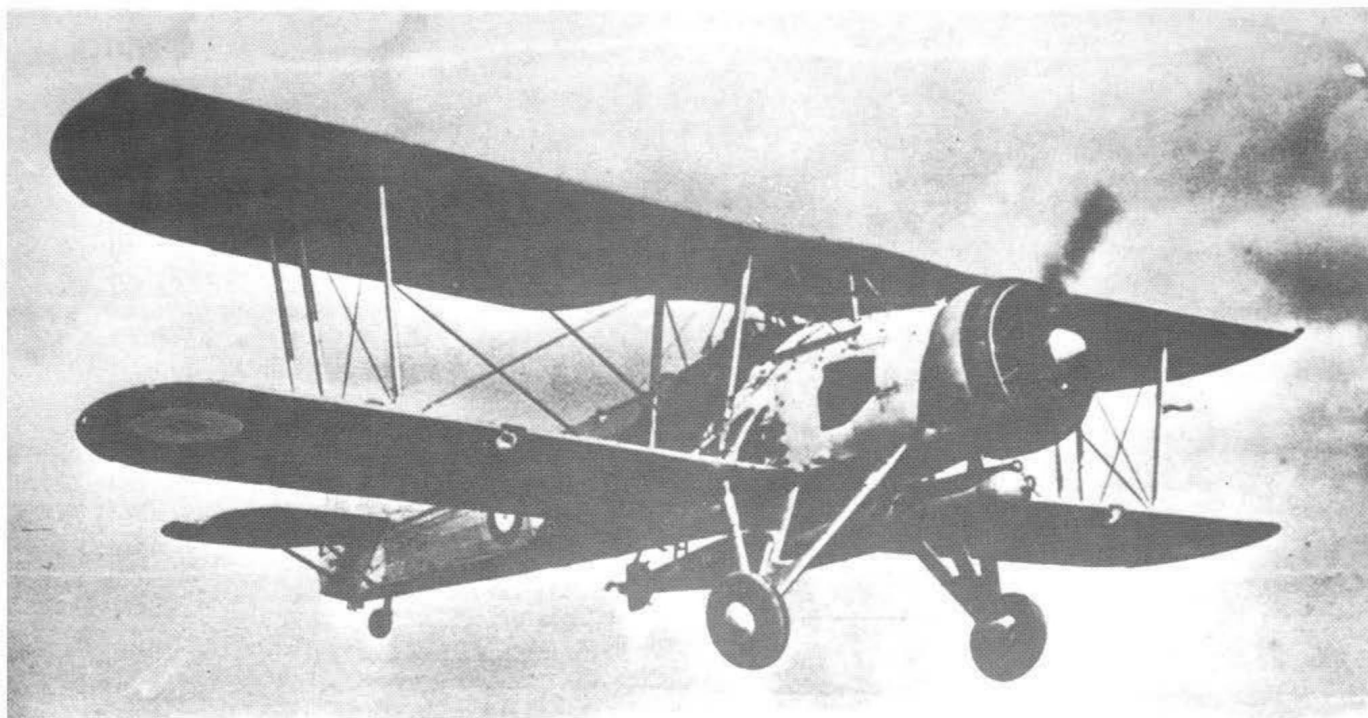


Il Gen. B.A. Guglielmo Cassinelli comandante la Brigata Aerea "Rex" con il 2° Stormo CT (Col. A. Federici), il 50° Stormo d'assalto (Ten. Col. A. Moresco) e il 4° Stormo CT. (Ten. Col. Romagnoli) con aerei CR.32, Ba.65, CR.42.



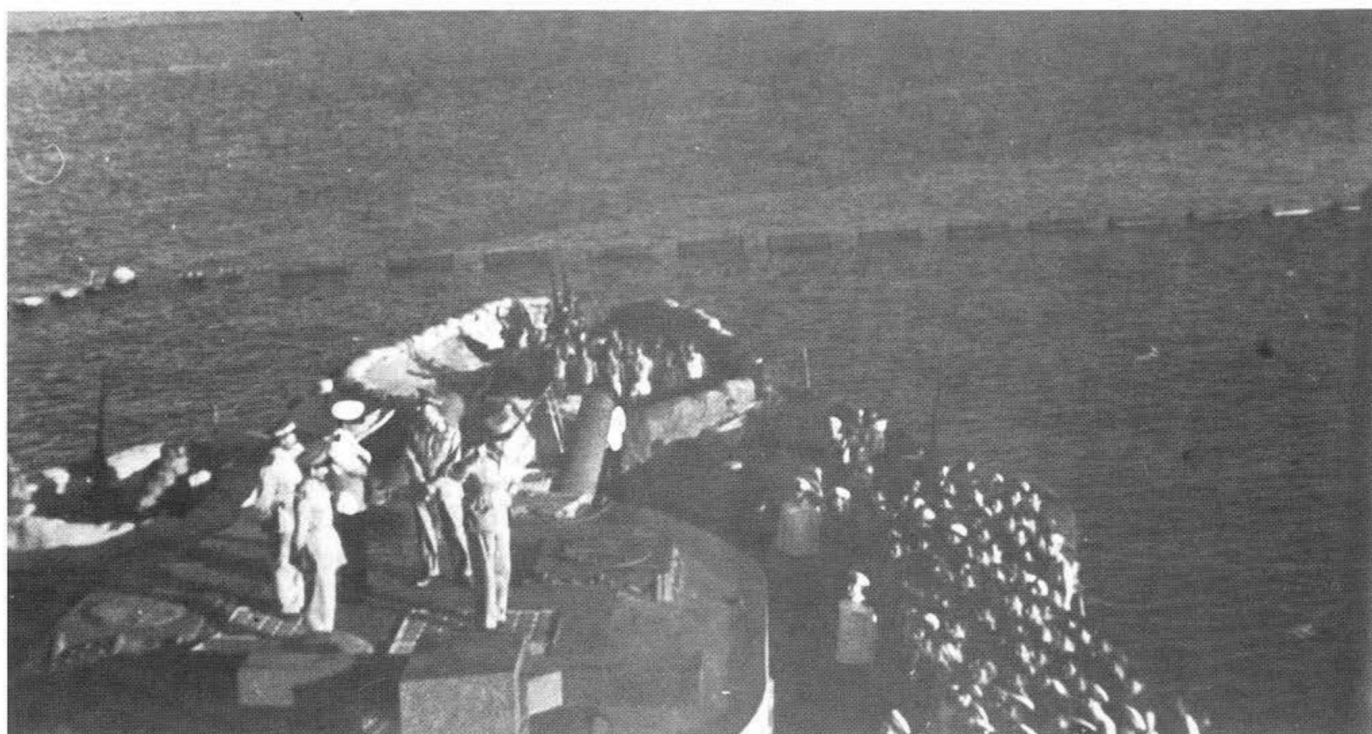
La SRAM di El Adem con velivoli CR.32, CR.42 ed altri in riparazione. Grande importanza ebbe in Africa settentrionale l'organizzazione tecnica della R.A. con le SRAM campali e le officine civili della SIAI e dell'Ala Littoria.

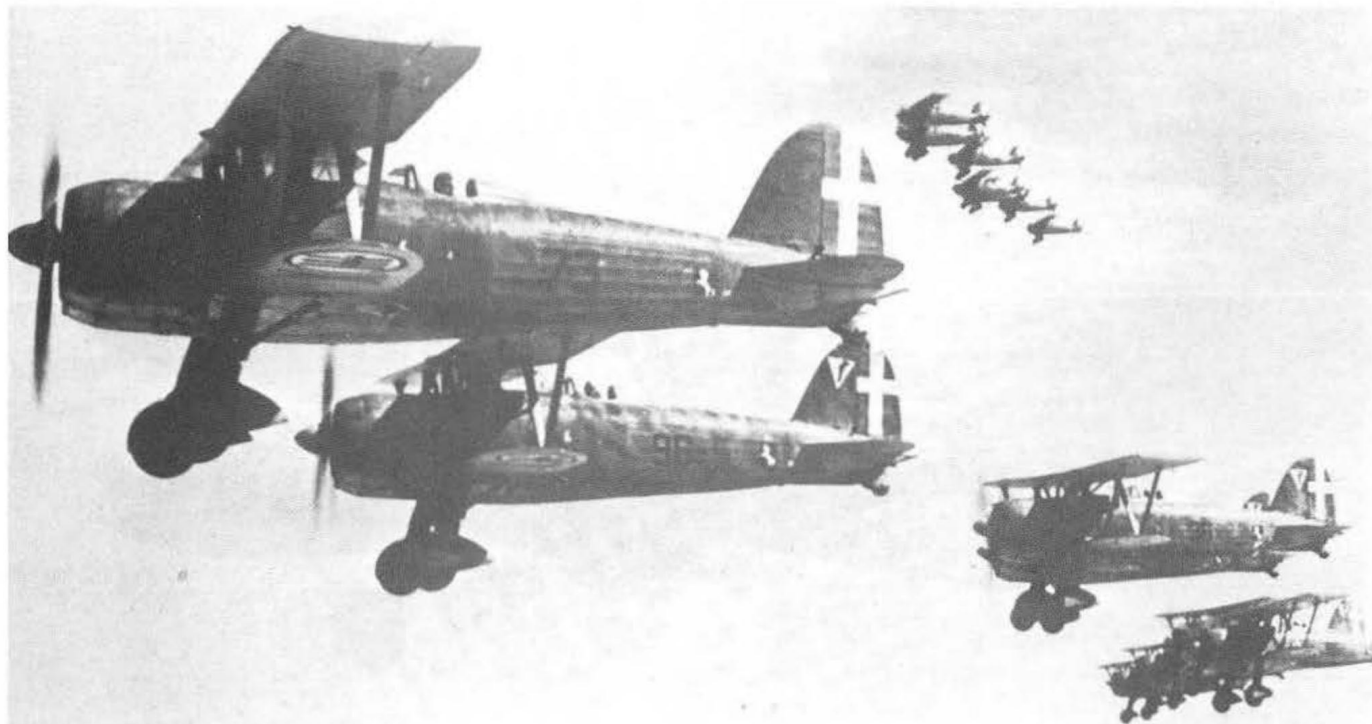




L'aerosilurante "Swordfish" in carico alla F.A.A. della Mediterranean Fleet operò con successo anche in Africa settentrionale affondando a Tobruk nell'estate 1940 i CC.TT. "Zeffiro", "Ostro", "Nembo" e a Bomba il smg. "Iride".

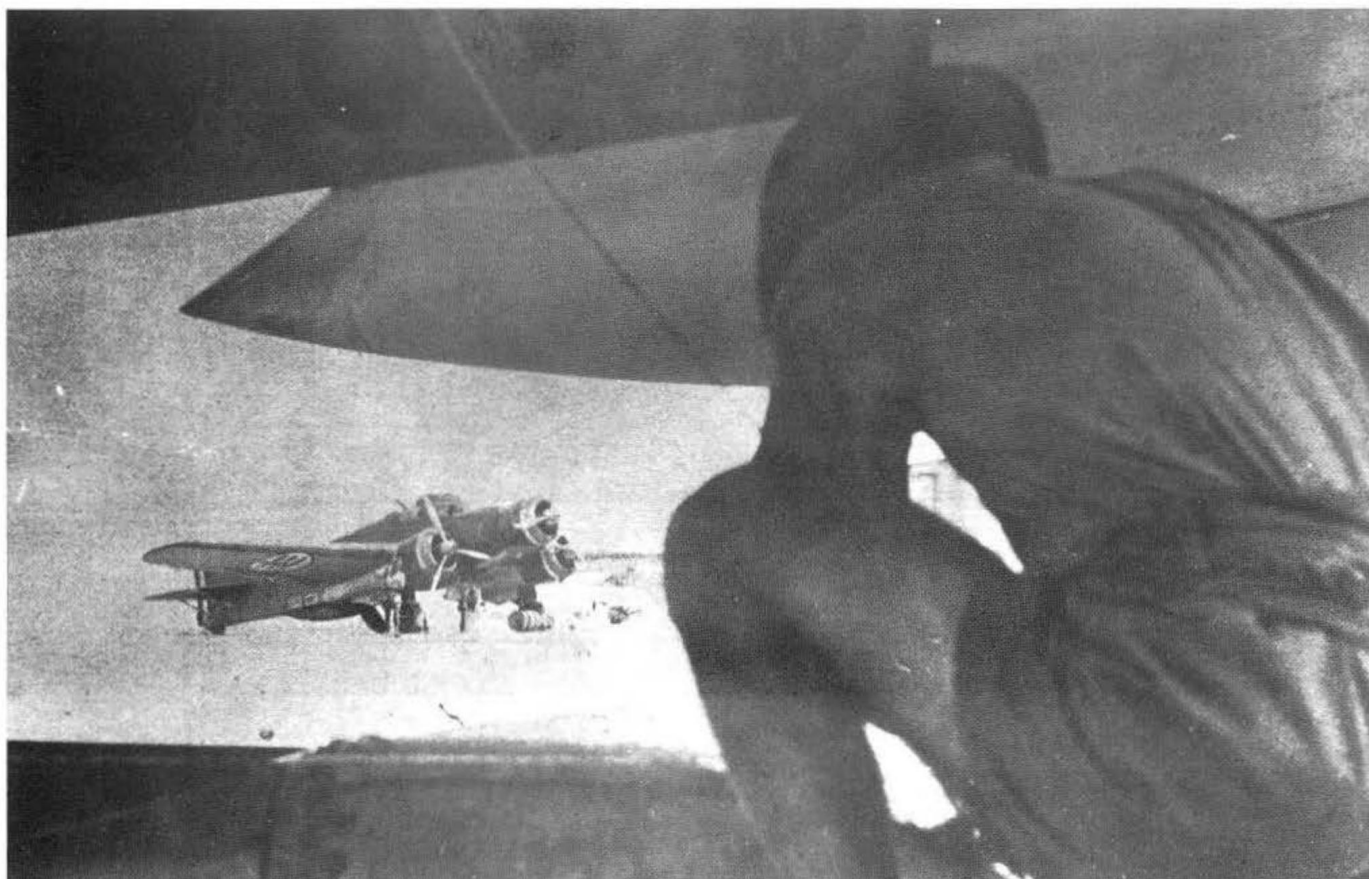
Il R. incrociatore "San Giorgio" di 10.000 tonn. ancorato nella rada di Tobruk a difesa della piazzaforte. Aveva 4 cannoni da 254/45; 8 da 190/45 complessi binati a 100/47, 16 mitragliere da 37/54 e 20/65. Il "San Giorgio" venne decorato di M.O.v.m. per il suo valoroso comportamento a Tobruk.

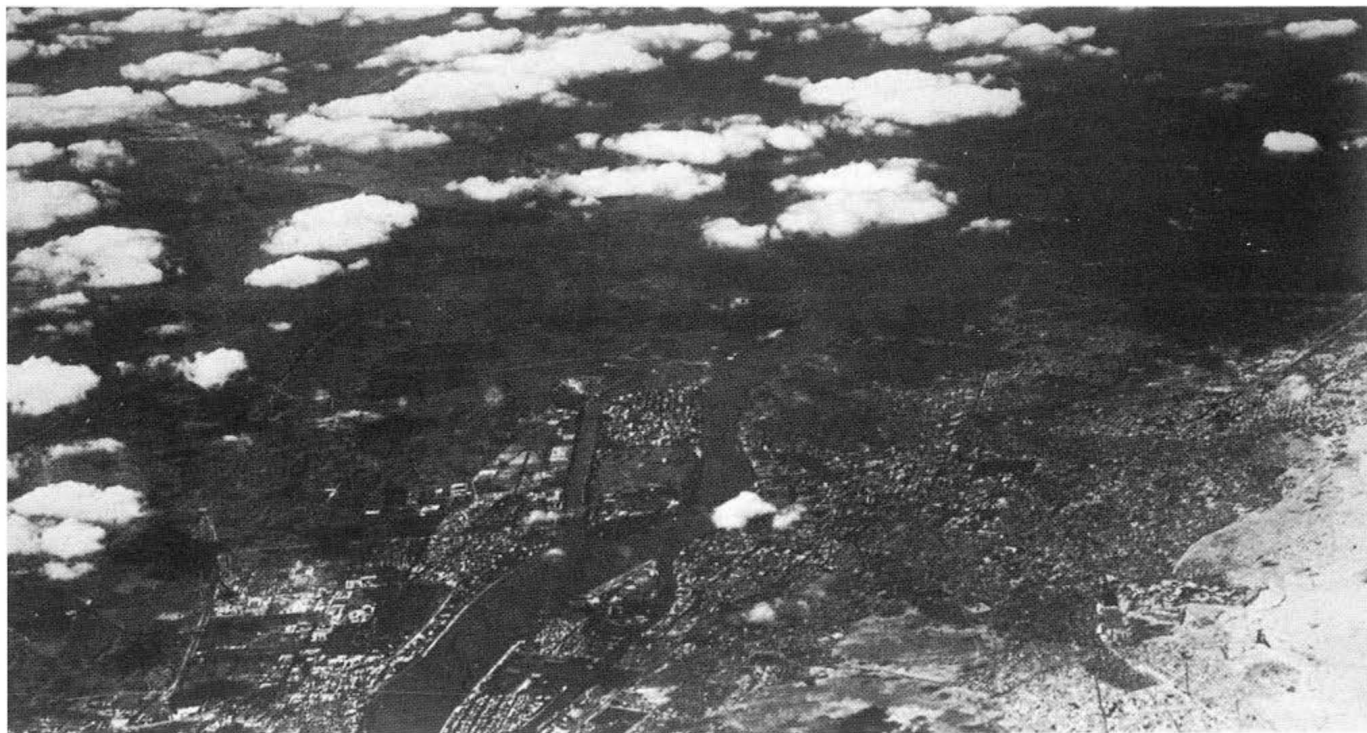




Nell'estate del 1940 giunse in Libia affiancandosi al 10° Gruppo anche il 9° (Ten. Col. E. Botto) che ricostituì l'entità organica del 4° Stormo CT "Baracca". Il reparto era dotato di Fiat CR.42.

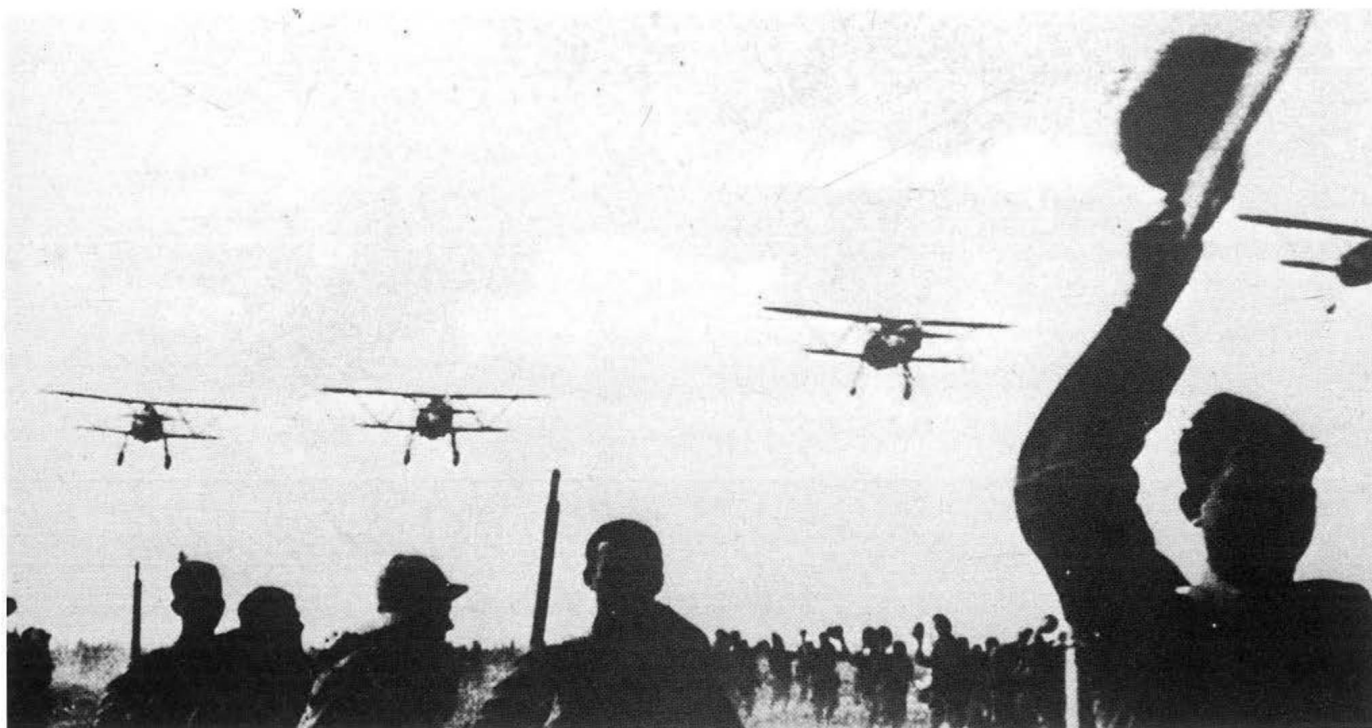
Un bombardiere del 15° Stormo BT, basato a Maraua; in previsione dell'offensiva contro Sidi Barrani del Maresciallo Graziani, affluirono in Libia il 9° Gruppo CT (Magg. E. Botto), il 33° Gruppo BT. (Ten. Col. Ferri Forte), il 54° Gruppo BT (Magg. G. Cola-volpe) rinforzati da reparti da caccia e O.A.





Ricognizione aerea fotografica sul Cairo del 5.9.1940 a quota 4500 m. - la nitida foto permette di vedere il corso del Nilo e l'aeroporto civile di Elwan. La mancanza di una diffusa motorizzazione e di unità corazzate efficienti del R.E. impedirono l'ottenimento di decisivi successi militari in Egitto.

L'avanzata delle truppe italiane su Sidi Barrani venne effettuata quasi sempre con reparti appiedati stante l'impossibilità di poter disporre di automezzi in numero sufficiente alle reali necessità della 10^a Armata. CR.42 proteggono l'avanzata.

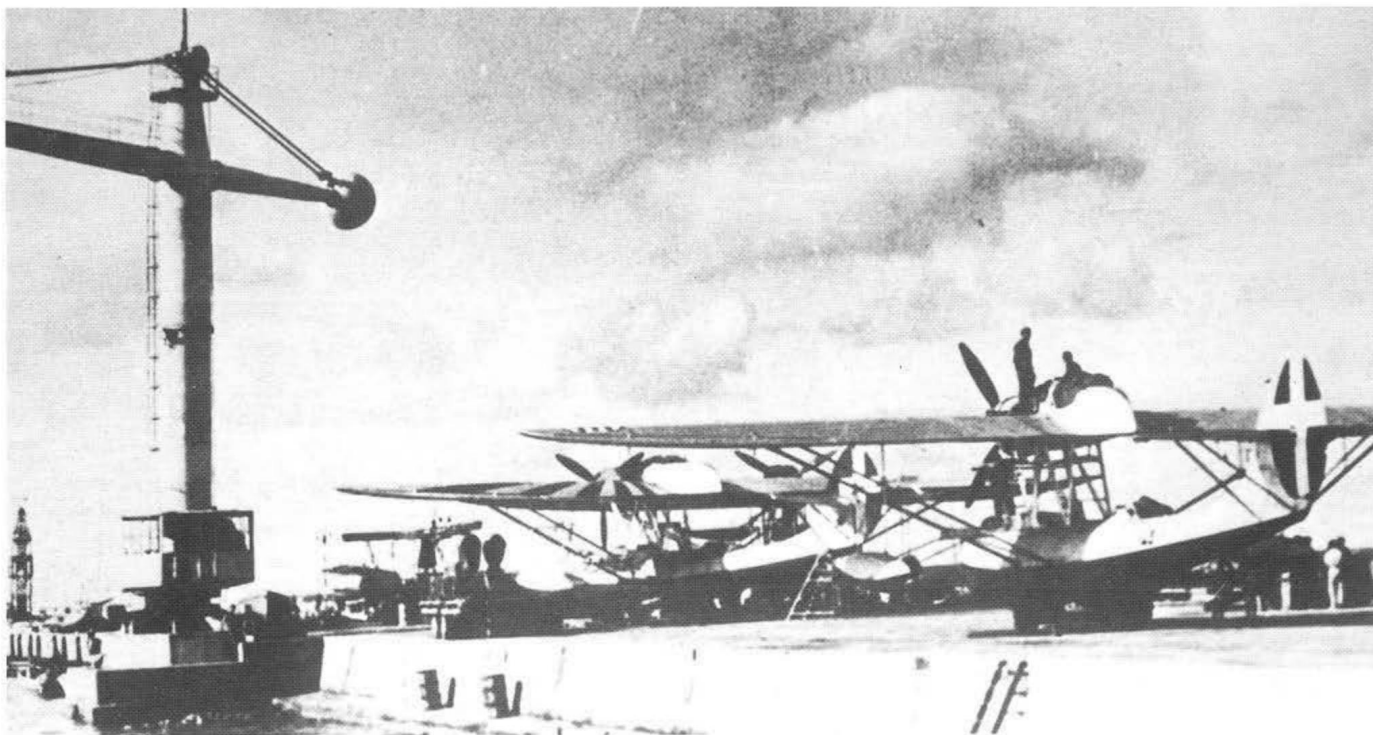




Anche nel deserto come sulle strade alpine e albanesi, il carro L.3/35 rappresentò l'aspetto più emblematico e mortificante della modesta visione progettuale, tecnologica e operativa del R.E. italiano.

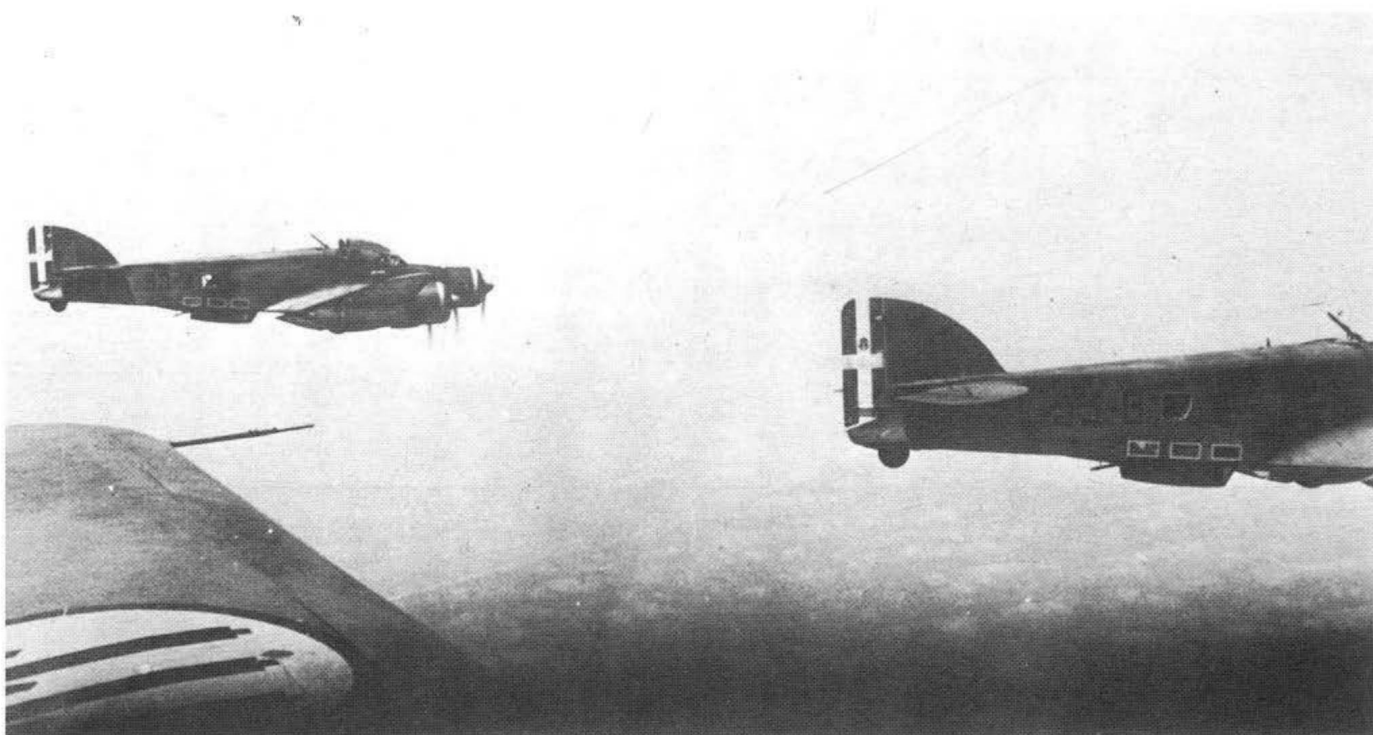
Un vetusto obice da 100/17 modello Krupp su carrello trainato da trattore Pavese attraversa Derna diretto alla frontiera egiziana. La mancanza di una moderna dottrina d'impiego sui terreni desertici e di efficienti equipaggiamenti - carri armati, cannoni, automezzi - furono le cause determinanti delle disfatte militari in A.S.





Cant.501 della 143^a Sqd.RM operante in Libia. Nell'estate del 1940 venne costituita e assegnata all'Aeronautica della Libia la 614^a Sqd. da soccorso con idrovolanti trimotori Cant.506, che recuperò numerosi naufraghi e superstiti di aerei abbattuti.

Trimotori in volo verso obiettivi dell'Egitto. Impiegata dissennatamente dai comandi terrestri in logoranti missioni di ricerca di veicoli blindati nemici operanti nelle retrovie italiane, la 5^a Squadra Aerea scese in breve tempo ad un inaccettabile livello d'efficienza.





Bombardamento della stazione ferroviaria e dei depositi di Marsa Matruk. Alle missioni di bombardamento a lungo raggio partecipò anche il 114° Gruppo speciale BT con trimotori armati SM.82, che attaccò Suez, Porto Said e altri obiettivi del Canale.

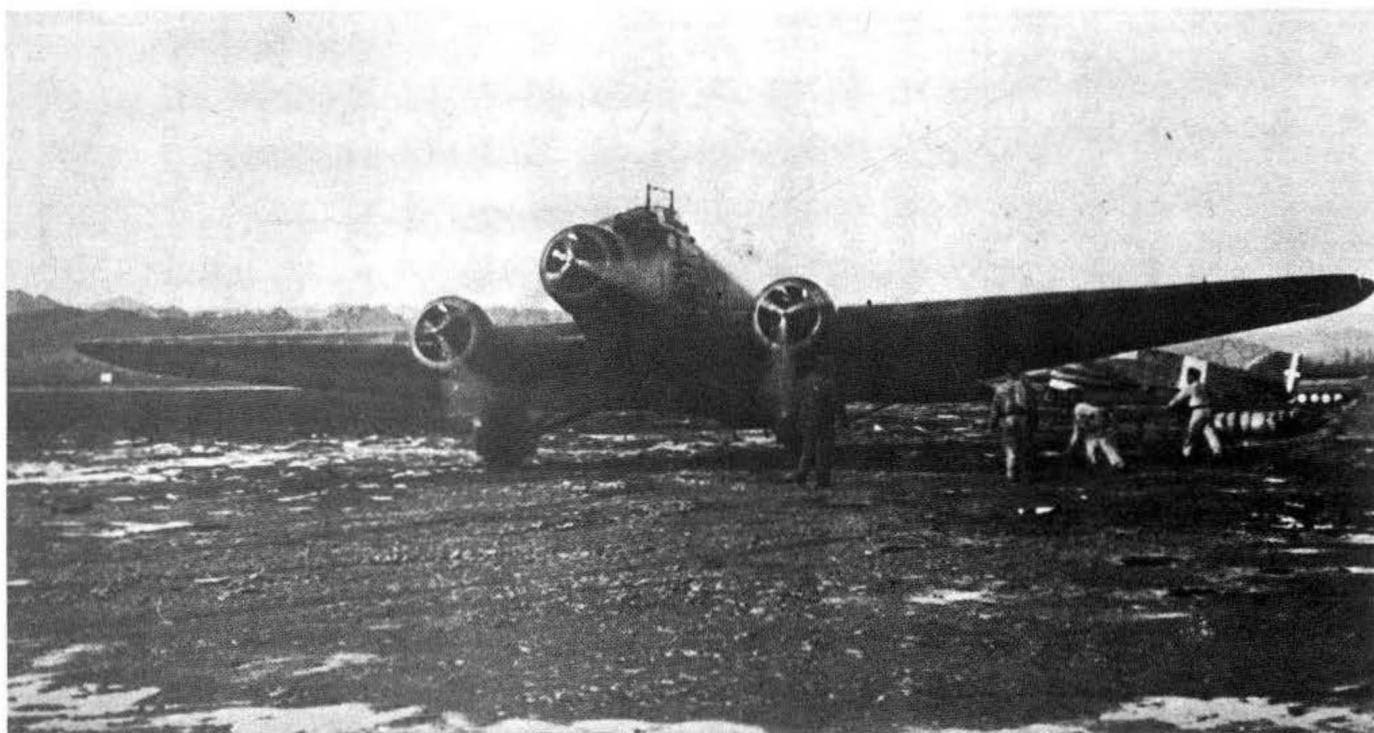
Bombardamento della zona petroliera di Suez da parte di velivoli della 13^a Div. Aerea "Pegaso". Si notano le esplosioni della contraerea e in basso i serbatoi di petrolio colpiti da una quota di 4000 m. da bombardieri SM.82.

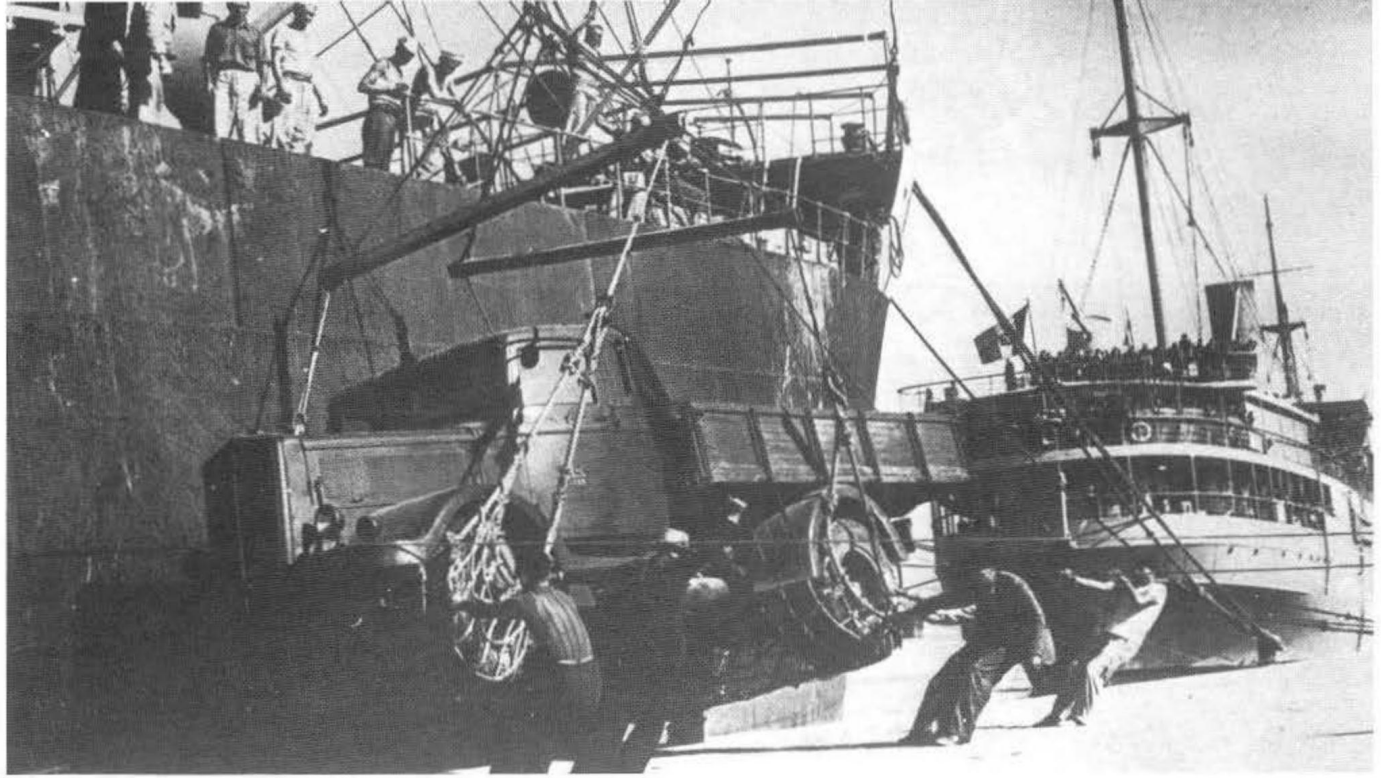




Truppe libiche del Raggruppamento "Maletti" in marcia nel deserto egiziano a bordo di autocarri Fiat/SPA 35 "Dovunque" uno dei pochi veicoli italiani adatti a marciare fuori strada e di robusta costituzione.

I trimotori SM.81 lasciati disponibili dagli stormi da BT. 14° e 15° vennero utilizzati per missioni da bombardamento notturne, assegnati all'A.P.C. per ricognizioni armate e alle squadriglie sanitarie per trasporto feriti.

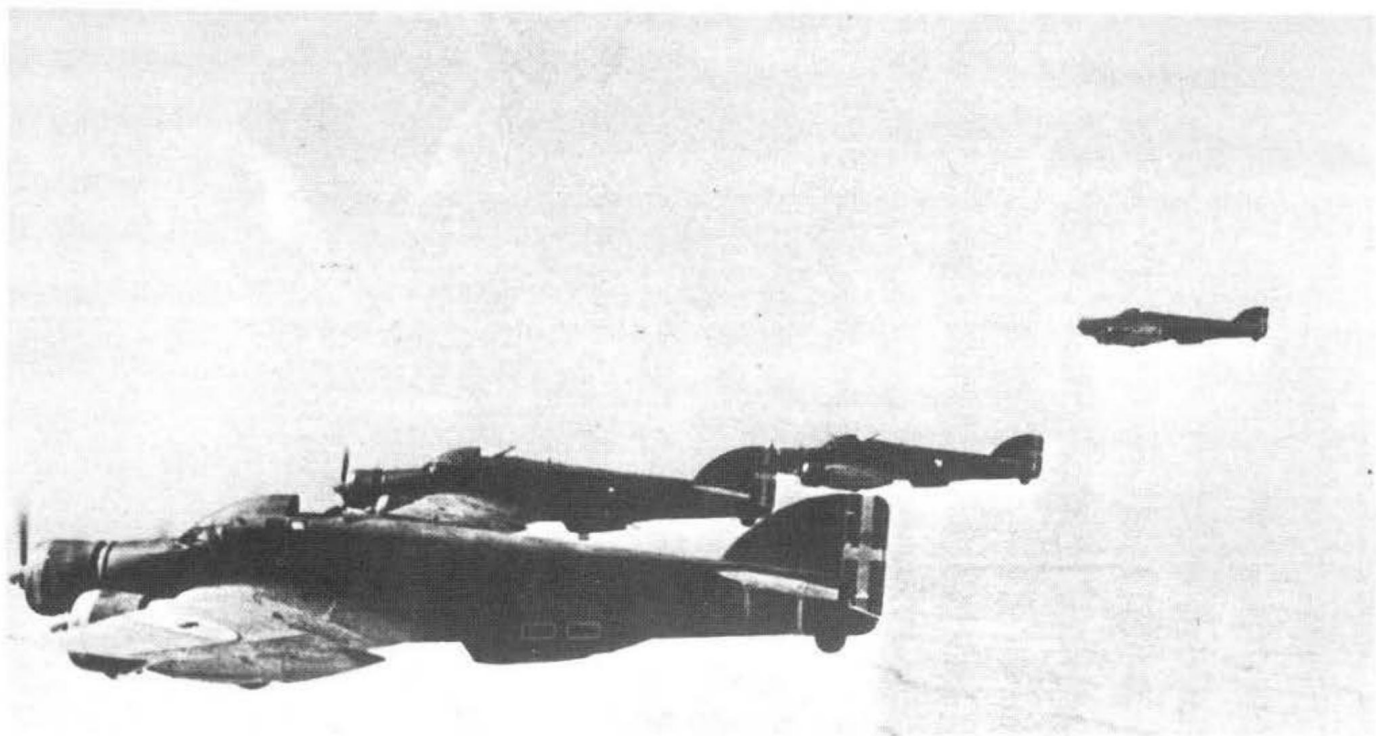




Giungono in Libia rinforzi e materiali per la ripresa offensiva verso l'Egitto: 145.000 tonn. di materiali e carburante, 2800 autocarri e rimorchi, 900 motomezzi e trattori, 107 carri M.11/39 e M.13/40 - Sbarco a Tripoli di un autocarro Fiat 635.

All'alba del 9 dicembre 1940 gli inglesi precedendo di pochi giorni la prevista offensiva di Graziani iniziavano l'operazione "Compass" riuscendo in breve ad annientare le unità italiane di 1^a schiera con l'impiego di forti unità corazzate, artiglieria ed aviazione. Artiglieria libica in azione contro mezzi corazzati.

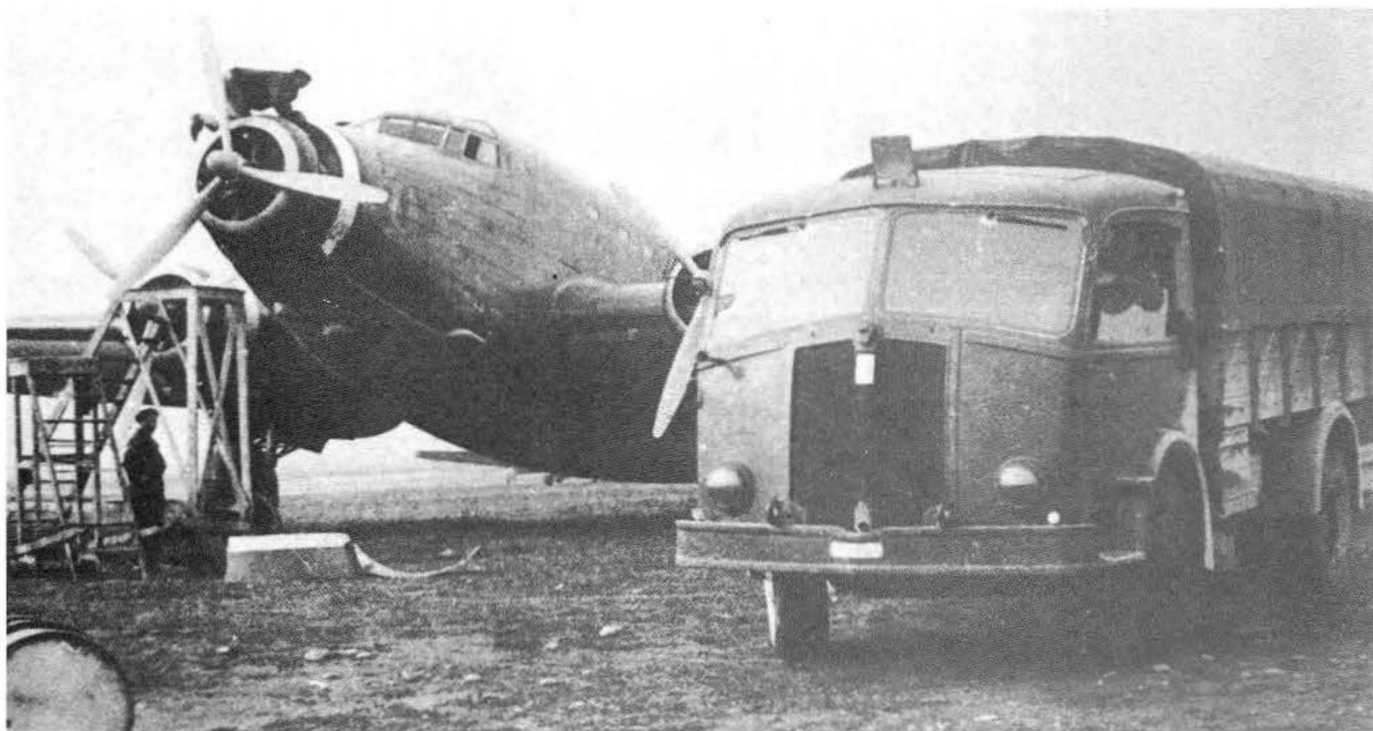




La 5^a Squadra Aerea ancora in fase di ricostituzione e di ripresa d'efficienza al momento dell'attacco, accoglieva l'urgente e drammatico appello del Maresciallo Graziani ed inviava contro l'avanzante nemico tutti i suoi reparti e il coraggio dei suoi aviatori.

Prima che gli inglesi sferrassero l'offensiva contro Graziani una missione militare dell'OKW al comando del Gen. von Thoma si era recata in Libia per accertare la situazione e valutare il possibile impiego di unità tedesche in Africa più volte offerto dalla Germania e sempre respinto dallo S.M.G.





Rinforzi urgenti di uomini ed armamenti venivano trasportati in Libia dal SAS con i suoi SM.82 mentre i plurimotori dei N.C. Aerei provvedevano ad evacuare migliaia di civili dalla Cirenaica minacciata da presso dall'avanzata nemica.

Lettere da casa e pronta risposta scritta sui piani di coda di un SM.79 in partenza per Tripoli. L'avanzata inglese attuata con unità moto-corazzate travolgeva in pochi giorni le Div. 1^a e 2^a libiche, "Catanzaro", "Cirene", "23 marzo", "28 ottobre", "Marmarica", con relativi cannoni, carri armati, automezzi.





Bombardamento del porto di Marsa Matruk da parte di bombardieri italiani, su cui affluivano rinforzi e materiali per la W.D.F. - Numerosi furono gli episodi di valore e di sacrificio compiuti in cielo e in terra da aviatori, marinai e soldati italiani e libici.

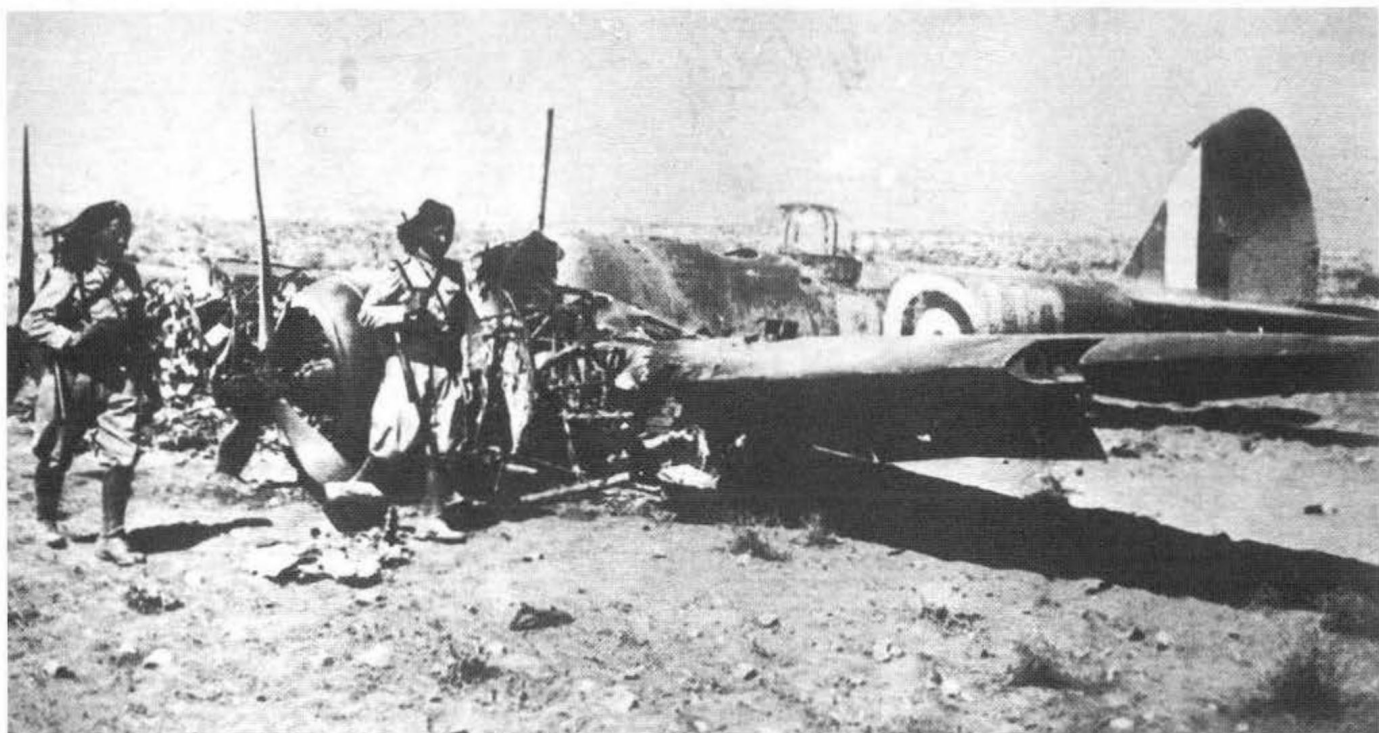
Carri M.11/39 schierati in Marmarica nel tentativo di arrestare la marcia dei carri armati britannici praticamente invulnerabili ai colpi dei cannoni da campagna e dei controcarro da 47/32, che tentarono spesso, inutilmente, di arrestarli a breve distanza.

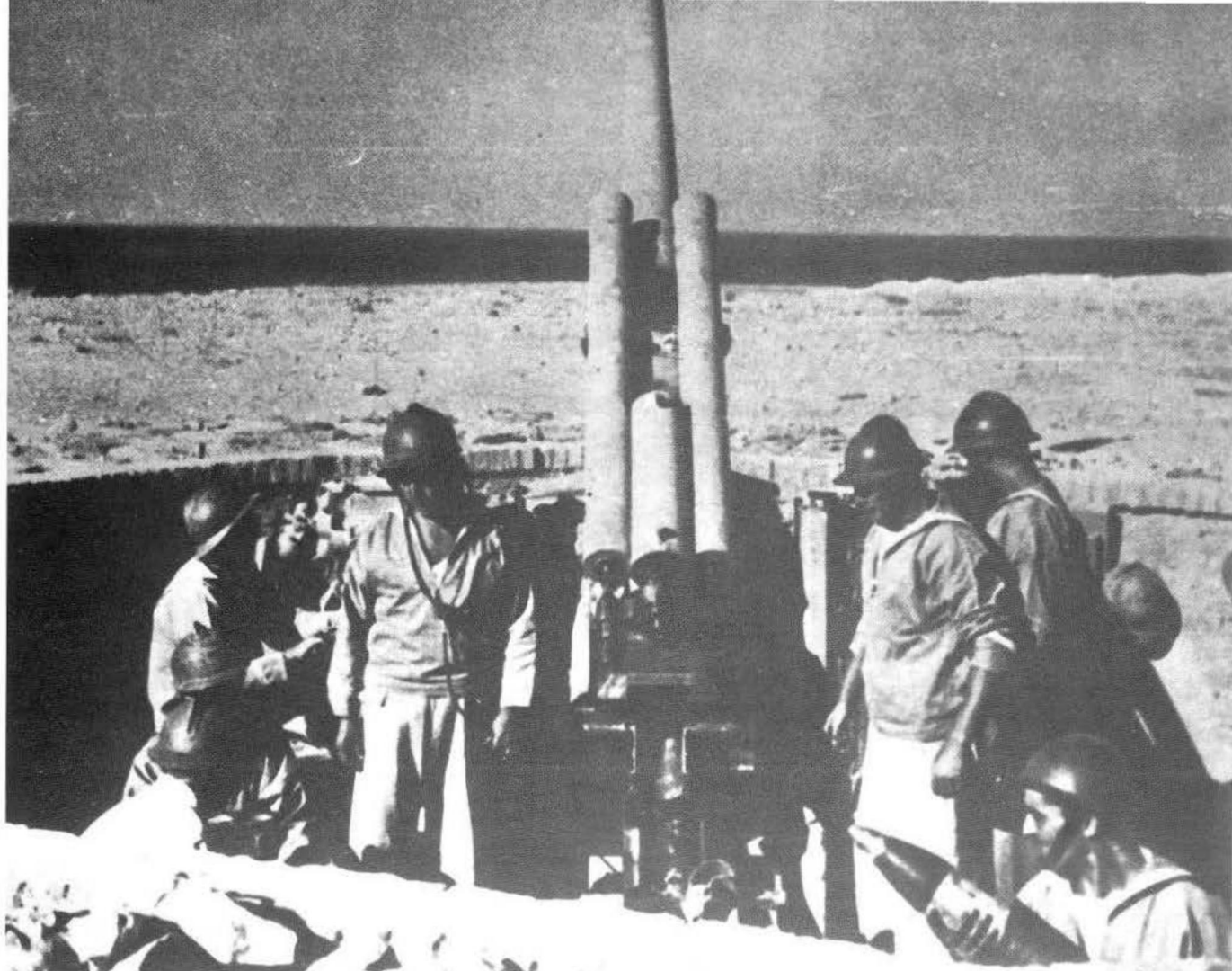




Perduti i caposaldi di Sidi Barrani, Sollum, Bardia, la lotta si localizzò attorno alla piazzaforte di Tobruk su cui si basavano le residue speranze dei comandi italiani. Fanti italiani allo scoperto combattono in un centro di fuoco sottoposto ai tiri di artiglieria nemica.

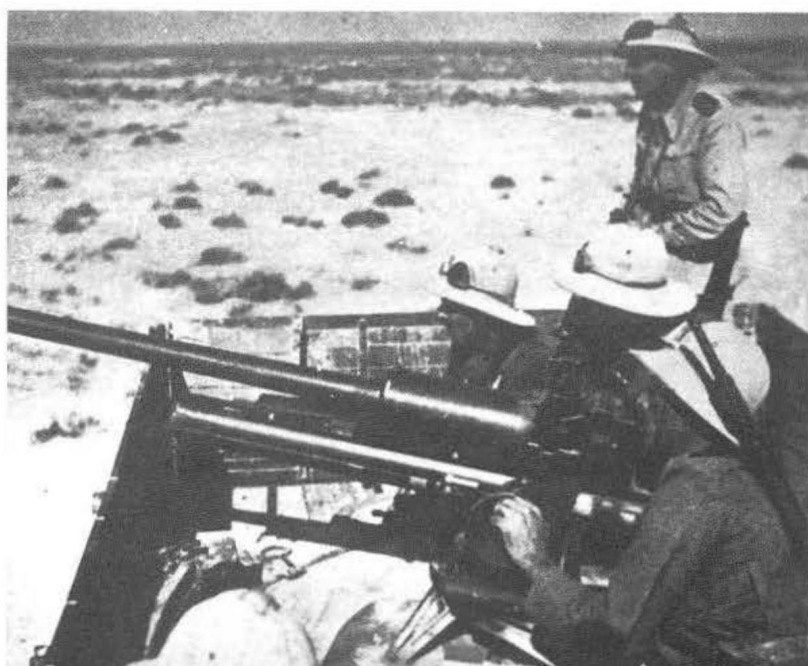
Un "Blenheim" distrutto in Marmarica; la R.D.A.F. appoggiò efficacemente l'avanzata della W.D.F. con l'impiego di circa 450 aeroplani fra bombardieri e caccia contro i 135 velivoli bellicamente efficienti in carico alla 5ª Squadra Aerea al momento della "Compass".





La difesa di Tobruk con 45000 uomini, 430 cannoni e 37 carri armati si appoggiava alle fortificazioni esistenti ed alla organizzazione della Marina con batterie c.a. e antinave e l'incrociatore pesante "San Giorgio". Una batteria c.a. da 76/40 in azione.

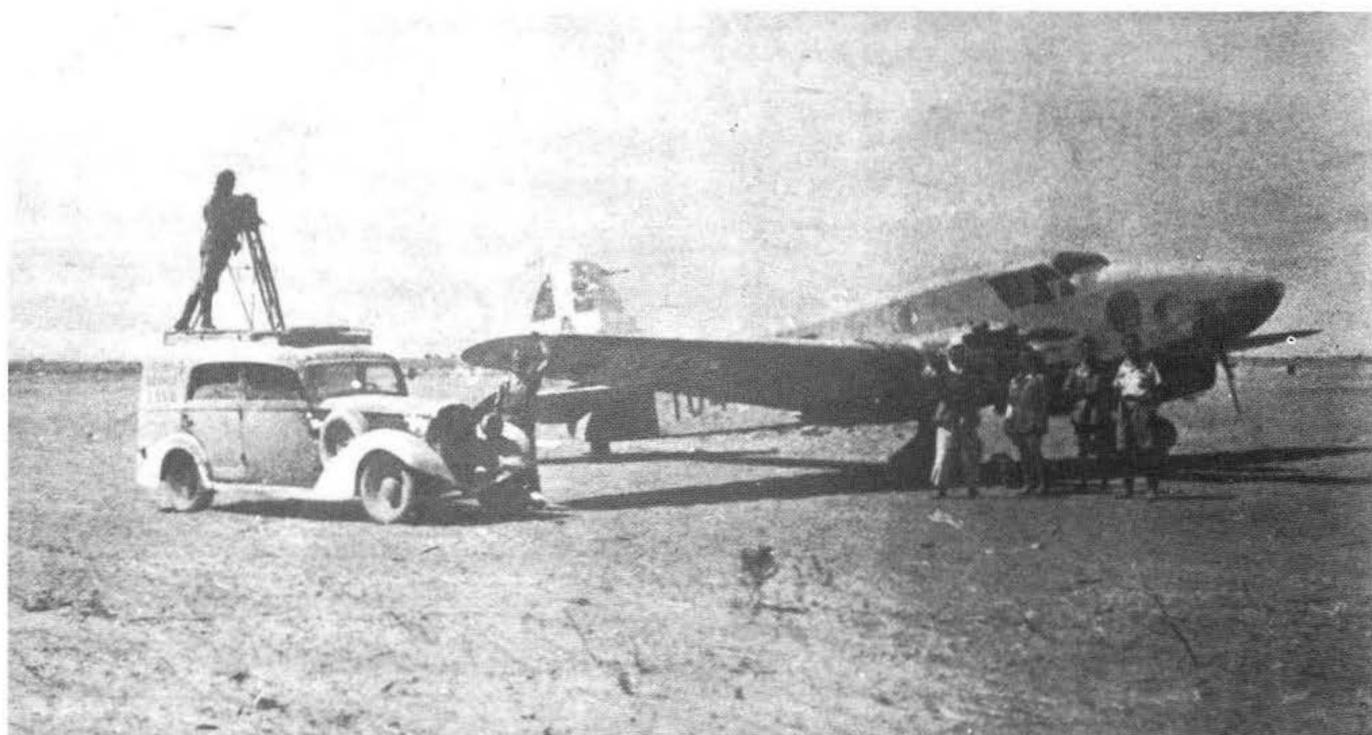
Un cannone controcarro da 47/32 in postazione su automezzo. Questa bocca di fuoco con velocità iniziale di 630 m/sec. non aveva la capacità di perforare la corazza dei carri "Matilda" spessa 65 mm. che appoggiavano efficacemente la fanteria inglese.





Il comandante del settore Est al centro a sin. il Col. Mario Aramu comandante il 19° Stormo BT caduto in combattimento lo stesso giorno insieme al Ten. Col. Guglielmo Grandjacquet del 29° Gruppo e al Cap. Victor Ugo Girolami della 63ª Sqsd. - Tutti decorati di M.O.v.m.

Inizia il ripiegamento della Marmarica - Un "Ghibli" della 104ª Sqd. A.P.C. segnala ad una equipe del "LUCE" l'evoluzione della situazione sul terreno per effettuare le riprese cinematografiche. Numerosi operatori parteciparono con coraggio ed abnegazione alle vicende della guerra.





Un carro medio M.11/39 con cannone in casamatta da 37/40, velocità su strada Km/h 33 - fuori strada Km/h 14. Venne rapidamente neutralizzato dai carri armati britannici a Sidi Barrani e Tobruk anche per le sue modeste caratteristiche tecniche e belliche.

Un G.50 del 2° Gruppo Aut. CT. (Magg. G. Baylon) giunto urgentemente di rinforzo in Libia assieme ai numerosi altri reparti inviati dallo S.M.A. - Il negativo andamento della situazione comportava la sostituzione del Gen. S.A. Porro dal comando della 5ª Squadra Aerea.

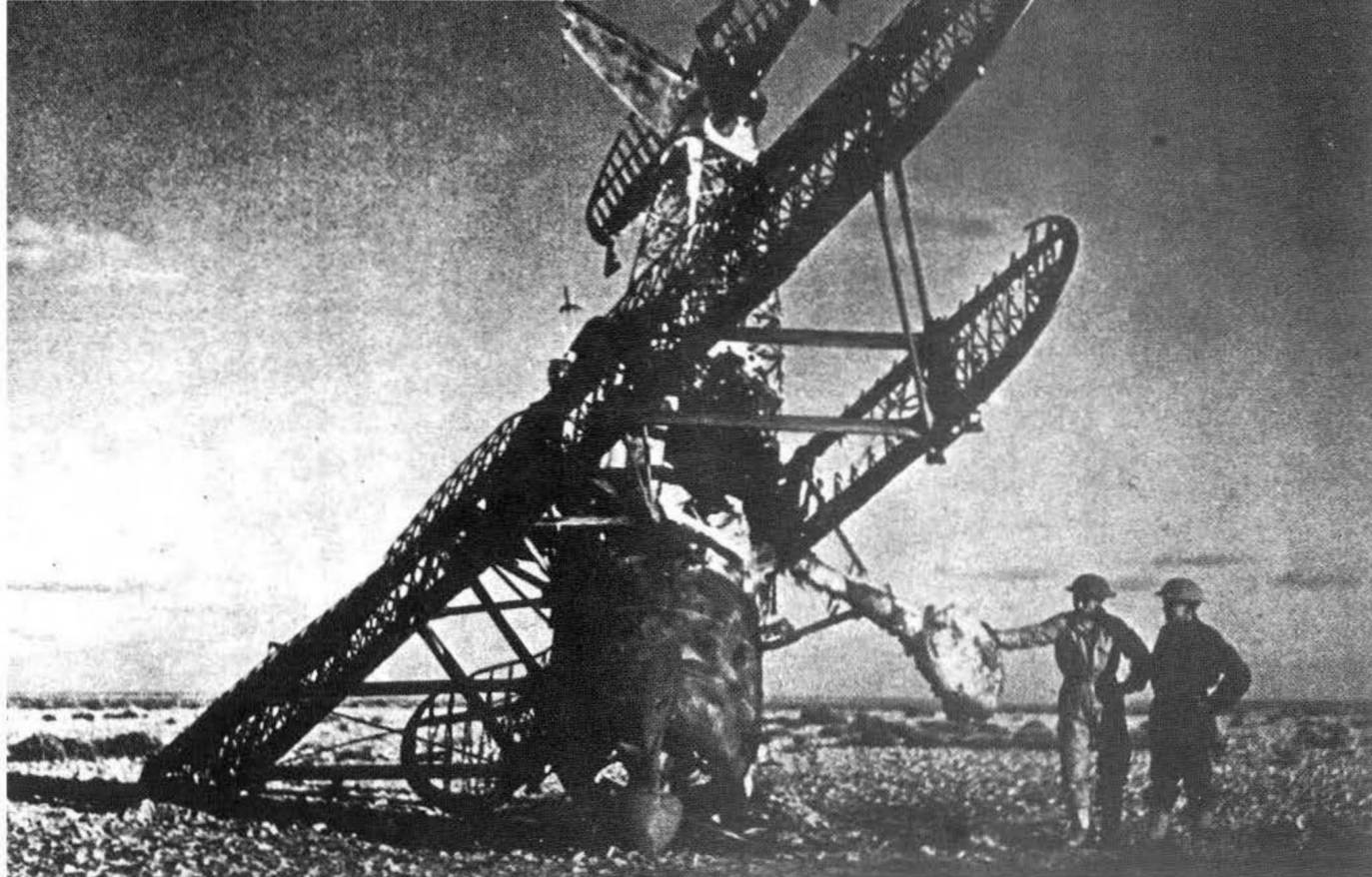




Un Ba.65/K.14 del 50° Stormo d'Assalto caricato su un rimorchio per essere trasferito ad ovest. La 5ª Squadra Aerea subì gravissime perdite con oltre 600 velivoli abbattuti, distrutti al suolo, abbandonati.

Una immagine drammatica ed eloquente della disfatta militare italiana: automezzi del R.E. distrutti ed abbandonati durante la ritirata della Marmarica; 6000 caduti, 8000 feriti, 130.000 prigionieri, 400 mezzi corazzati, 1100 cannoni, 4200 automezzi perduti furono il bilancio della sconfitta.





Una significativa e triste immagine di un CR.42 colpito, incendiato e abbandonato nel deserto alla curiosità dei vincitori, rappresenta visivamente e tragicamente la sconfitta delle armi italiane in Libia.

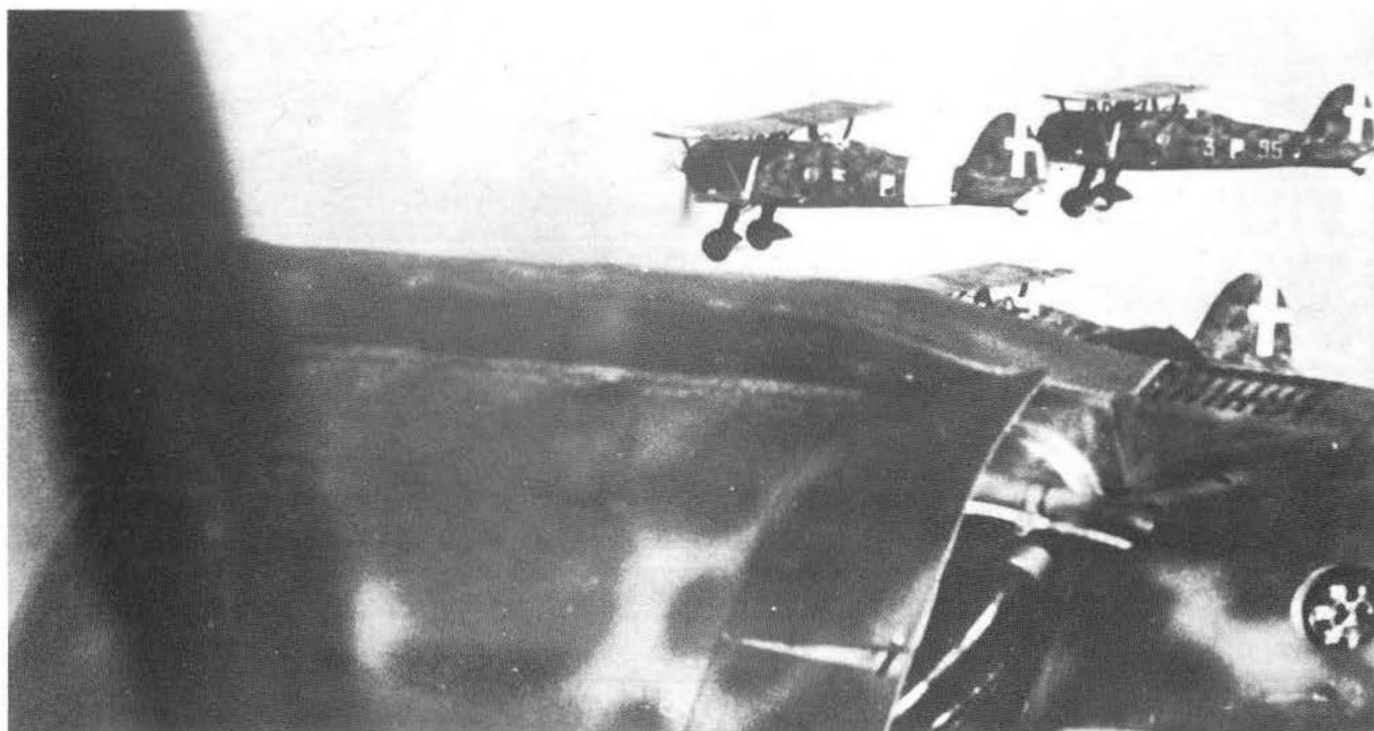
Ai margini della Sirtica, le superstiti forze dell'A.S.I. attendono con un vecchio cannone da 75/27 sistemato in postazione sulla sabbia, l'attacco degli inglesi, ma anche i britannici hanno il fiato corto, hanno subito perdite e sono ai limiti della resistenza fisica.





1 Visita d'ispezione del Gen. Pricolo alla 5ª Squadra Aerea. Si nota a destra il comandante della G.U.A. Gen. S.A. Felice Porro, a sinistra il Col. Coppi. La presenza di un ufficiale della Luftwaffe sta a significare l'iniziata collaborazione militare fra il X C.A.T. e la R.A.

Dalle fredde brume del nord Europa dove combatteva la R.A.F., il 18° Gruppo CT si porta sul finire del gennaio 1941 nelle più calde atmosfere dell'Africa per combattere ancora su una diversa latitudine l'aviazione britannica.





La perduta battaglia in Libia non scoraggia e deprime la fede degli aviatori italiani nel continuare la guerra. Nuove energie e rinnovata volontà emergono a rafforzare la fede. Uomini aerei e bombe sono pronti a riprendere la lotta.

CAPITOLO SESTO

Primi risultati di guerra

Consuntivo dell'intervento - Bombardamento - Caccia - Ricognizione marittima - Osservazione aerea - Trasporti - Assalto/Combattimento - Aerosiluranti - Bombardamento a Tuffo - Produzione industriale di guerra - Inventario dell'Aeronautica italiana - Considerazioni sulla situazione in Europa alla fine del 1940

Primi risultati di guerra

Alla fine del 1940 fu possibile trarre alcune necessarie risultanze dai primi 6 mesi di guerra.

Le conclusioni più immediate furono discordanti anche se prevalse ragionevolmente la tesi di rimandare più avanti l'analisi specifica del comportamento del materiale di volo e sulla preparazione del personale, considerando che il poco tempo trascorso non presentava all'analisi sufficienti elementi per un giudizio sereno e meditato, o almeno così si sperava, stante il modesto intervallo intercorso fra l'inizio della guerra e il termine dell'anno 1940.

Ciò nonostante venne approntata una esauriente relazione suddivisa per specialità, necessaria allo SM per una prima analisi degli avvenimenti intercorsi in 200 giorni di guerra aerea.

Bombardamento

La Specialità Bombardamento Terrestre che costituiva la spina dorsale dell'Armata Aerea italiana, in relazione al numero degli stormi in servizio ed al potenziale numerico dei velivoli assegnati, non aveva fornito i risultati sperati nonostante l'abnegazione e i sacrifici del personale e il numero degli aeroplani impiegati. Il potenziale deterrente del bombardamento, pari al 65% della forza impiegabile della R.A., aveva dimostrato in più occasioni e particolarmente nel corso delle battaglie navali di Punta Stilo e Capo Teulada, l'impossibilità di risolvere o determinare sia pure in particolari condizioni di superiorità aerea, così come espressi nelle teorie Douhettiane della guerra aerea, la prevalenza sul nemico ottenendo la sua distruzione.

In due eccezionali occasioni di confronto per decisive dimo-

strazioni, offerte sfrontatamente dalla Mediterranean Fleet penetrata in forze nelle acque territoriali italiane e, nonostante il massiccio intervento di aerei impiegati per più ore durante la battaglia, erano stati inferti al nemico danni significativi solo da un punto di vista psicologico, stante le stesse ammissioni del comandante la Squadra inglese Amm. Cunningham, il quale aveva esplicitamente dichiarato: «Fummo particolarmente fortunati a non essere colpiti dagli aerei italiani. I loro attacchi furono veramente pericolosi». Eppure nel corso di 22 attacchi alle navi inglesi condotti con centinaia di bombardieri venne colpito senza particolari danni solo l'incrociatore «Gloucester», ma si constatò negativamente che gli attacchi condotti furono slegati, mal coordinati, le dispersioni delle bombe eccessive rispetto alla norma, l'identificazione dei bersagli difficile. Il risultato più vistoso ottenuto strategicamente fu l'interdizione alle navi nemiche di ripetere ulteriormente le scorriere nelle acque italiane!

Certamente la fortuna giocò un ruolo notevole a favore degli inglesi nel corso delle due operazioni navali, ma indubbiamente ed obiettivamente sussistevano altri fondati motivi per riconoscere che il bombardamento in quota con i metodi in auge nella R.A., il tipo di aerei impiegati, le formule del tiro, l'uso e le caratteristiche progettuali degli apparati di puntamento, il tipo, il peso, la traiettoria e l'efficacia delle bombe lanciate non aveva prodotto quei risultati che era lecito ed auspicabile attendersi dalla presenza di un così grande numero di bombardieri impiegati, che coinvolgeva anche il modesto addestramento contro bersagli navali in movimento venuto meno alla Specialità e che era indubbiamente anche all'origine del mancato successo.

Una serie dunque di disfunzioni tecniche e addestrative comprovate peraltro dagli insoddisfacenti risultati recepiti nei

bombardamenti effettuati in Francia e in Egitto, in Grecia e su Malta, le cui cause remote dovevano risalire alle errate impostazioni tecniche indicate nell'anteguerra e dalla mancanza di adeguate controindicazioni alternative ai rilievi forniti in merito da valenti tecnici militari e scienziati civili, in aperta antitesi con talune teorie direttive. Il materiale di volo aveva invece retto abbastanza bene alle dure prove cui era stato sottoposto e pur con le limitazioni costruttive e d'impiego conosciute, poteva considerarsi ancora idoneo ad assolvere solo compiti tattici circoscritti per obiettivi di media difficoltà. Unica eccezione il declassamento del SM. 81 dal ruolo non più idoneo di bombardiere a quello più congeniale di trasporto, escludendo naturalmente da tale impiego i velivoli di questo tipo dislocati in A.O.I. che assieme ai superati Ca. 133 svolgevano obsoleto collo ancora tale ruolo bellicamente importante. Il SM. 79 manifestò talune accettabili manchevolezze nel sopportare agevolmente il previsto carico bellico; onesto ma nei limiti della mediocrità il comportamento del BR. 20/M, mentre migliori risultati si ebbero rispetto ai desiderata di impiego dello SM.

L'adeguata risposta agli interrogativi per migliorare il bombardamento in quota doveva fornirgli il nuovo bombardiere trimotore SIAI-SM. 84 che possedeva una superiore velocità di crociera rispetto al SM. 79, più adeguata strumentazione, migliore sistemazione interna, più efficiente armamento, più elevata potenza motrice. Entrato in produzione sul finire del 1940, non fornì quelle speranze su cui molti fondavano per il suo impiego e rappresentò un altro di quegli insuccessi tecnici e produttivi che già nell'anteguerra avevano ampiamente dimostrato P. 32, P. 50, Ca. 135, SM. 85, ecc..

Nel 1940 cominciavano a volare anche i primi esemplari del quadrimotore Piaggio P. 108/B che possedeva una velocità all'incirca uguale al SM. 79 ma poteva trasportare un carico di bombe almeno quadruplo ad una distanza superiore di 1600 km rispetto alla massima autonomia del trimotore SIAI. Il velivolo, pur presentando buone caratteristiche tecniche e di volo, non aveva però ancora superato la fase di messa a punto che si presentava laboriosa e multiforme al punto tale da indurre la DGCA ad una cauta politica produttiva ordinando una preserie di soli 12 esemplari.

Il traguardo di puntamento tipo Jozza «U. 2/U. 3», inutilmente complicato e impreciso, doveva considerarsi ormai superato mentre migliori risultati vennero dalla centralina di tiro elettrica tipo G.C., anche se non considerati ottimali. Erano in corso contatti con la Luftwaffe per la cessione di un certo numero di traguardi di puntamento tipo Lofte da adattare modificati ai bombardieri italiani, mentre la DSSE aveva iniziato degli studi per realizzare un traguardo di tiro

giroscopico con impostazione automatica dei dati. Venne anche sperimentato sui bimotori BR. 20 il traguardo realizzato dalla Ditta Borletti su progetto dell'Ing. Colnaghi.

Altro aspetto negativo fu rappresentato dal modesto peso e inadeguata capacità di penetrazione e deflagrazione delle bombe usate, in gran parte di modesto peso soggette peraltro a «sfarfallamenti» di traiettoria. L'impiego di bombe da 100 kg, auspicato autorevolmente contro bersagli navali costituiti da navi corazzate e incrociatori, non ebbe all'atto pratico alcun positivo effetto pur rappresentando tale ordigno la maggiore consistenza numerica nei depositi della R.A..

Circa l'aspetto difensivo dei bombardieri, fu constatata una certa insufficienza protettiva per la scarsa efficacia balistica delle armi SAFAT cal. 7,7 mm, la cui gittata utile non superava i 300/350 m, producevano in azione una dispersione eccessiva in rapporto alla rosa di tiro ottimale dovuta a fenomeni fisici: velocità non eccessiva, calibro modesto, insufficiente carica propulsiva, accentuata parabola divergente, impreciso congegno di tiro; migliori invece i risultati ottenuti con le SAFAT cal. 12,7 mm presenti però stranamente solo in unico esemplare nell'armamento standard dei bombardieri italiani.

Come prospettive future, si nutrivano buone speranze su un modello di bombardiere in fase di elaborazione presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico (bimotore Cant. Z 1018) che doveva affiancare e sostituire gradualmente il BR. 20/M.

Caccia

Anche la Specialità Caccia non aveva fornito al severo vaglio della guerra i risultati sperati, non tanto per i metodi adottati di combattimento analizzati e in fase di radicale trasformazione tattica, quanto per la scontata e convalidata insufficienza del materiale di volo a contrastare l'avversario. Le prime avvisaglie di tale inferiorità tecnica si erano avute già nei brevi scontri avvenuti nel giugno con la caccia francese e particolarmente col pericoloso Dewoitine D. 520, peraltro inferiore ai caccia inglesi "Hurricane" e "Spitfire"; la conferma si era avuta successivamente nei combattimenti su Malta allorché agli iniziali Gloster "Gladiator" erano succeduti i più temibili Hawker "Hurricane" integrati dai pericolosi "Spitfires", e poi ancora nei cieli egiziani e su quelli dell'Inghilterra meridionale, dove i CR. 42 avevano dovuto subire la supremazia tecnologica e di armamento dei caccia

inglesi.

L'eccellente preparazione acrobatica dei piloti italiani non fu sempre valida arma a contrastare la pericolosità degli attacchi nemici e l'abbattimento di 4 CR. 42 in un solo giorno di giugno, nel giro di poco tempo da un pilota francese dotato del D. 520 era stata la riprova negativa ed emblematica dei più modesti caccia italiani. Si ripresentava drammaticamente, in altri termini, la supremazia iniziale offerta dal MC. 200 nei confronti del "Gladiator" che aveva ben presto annullato la parità tecnica col CR. 42 e la rivalsa che l'"Hurricane" aveva a sua volta ottenuto successivamente nei confronti del Macchi. Un confronto qualitativo e meccanico di una escalation tecnologica in grado di annullare gli aspetti individuali e professionali, risultati non competitivi e validi sufficientemente nell'evoluzione delle macchine. Modeste e scontate, come nelle previsioni, le prestazioni generali del G. 50, mantenutesi su livelli di mediocrità; superate e annullate le residue possibilità belliche del CR. 32 destinato ormai irreversibilmente a compiti addestrativi e ausiliari come dimostrato chiaramente sin dai primi giorni di guerra. Chiusa dopo pochi giorni la breve parentesi bellica sul fronte occidentale, peraltro non decisamente negativa per risultati ottenuti nel confronto con l'aviazione francese più tecnicamente avanzata nella caccia, la R.A. si trovò a fronteggiare la più preparata, agguerrita e non certamente demoralizzata Royal Air Force.

Nel mese di settembre, dopo un breve periodo di prevalenza tecnica italiana, la superiorità era però passata al materiale inglese sia per la maggiore velocità e il più potente armamento dell'"Hawker" rispetto al MC. 200 sia per la migliore preparazione professionale dei piloti inglesi rispetto a quelli francesi poiché la scuola inglese aveva molte analogie con quella italiana e se si registrò prevalenza nemica, fu essenzialmente dovuta più per applicazione di nuove dottrine tattiche e di ordine tecnologico che per meriti individuali.

L'aspetto più inquietante e contrastante del confronto professionale italo-inglese venne però dalla constatazione dei diversi e per molti aspetti inconciliabili metodi tattici usati in combattimento, poiché i piloti inglesi, pur dando in talune occasioni l'impressione di non rifuggire lo scontro diretto, preferivano non correre rischi di sorta e all'alea di un combattimento manovrato e acrobatico preferivano l'attacco collettivo in sezione (Fly) preferibilmente attaccando da quota superiore, con elevata velocità in affondata o con veloce cabrata, velocissimo passaggio con le 8 Vickers in funzione e poi verso zone libere per ritentare se necessario un nuovo passaggio, spesso determinante e decisivo. Favoriti nelle manovre tattiche dall'uso intelligente e coordinato della guida-

caccia che seguiva col radar l'evolversi della situazione tattica, avvisati via VHF sulle posizioni da raggiungere e di eventuali pericoli, coordinati tatticamente via radio dal Leader Squadron, ritenevano, e con ragione, che tale moderno sistema di combattimento offriva molti più vantaggi e risultati che il disperdere in inutili e coreografiche evoluzioni le ampie possibilità che il confronto aereo permetteva con la disponibilità di ottime macchine.

Un minimo rischio col massimo risultato.

Condizioni ottimali che chiunque, anche e soprattutto i piloti italiani, avrebbero desiderato possedere e realizzare nell'esplicazione di concetti tattici moderni nell'economia di guerra aerea.

Sul finire del 1940, anche lo "SM/RA" su consiglio dell'Ispettorato Caccia della Sicilia, prese in considerazione la necessità di modificare i concetti tattici in uso, ripristinando la formazione in coppie usata frequentemente in Spagna, nell'attesa di poter disporre di caccia più veloci e meglio equipaggiati tipo MC. 202 e Re. 2001, dotati anche di apparecchi radio, con cui sarebbe stato possibile attuare nuovi concetti di combattimento.

La novità di rilievo emersa nel 1940 nella specialità caccia fu la messa in produzione del caccia a motore lineare MC. 202 e Re. 2001 i cui collaudi avevano superato positivamente presso il 1° CSA di Guidonia le prove di omologazione previste facilitando l'assegnazione di commesse produttive.

Il MC. 202 munito di motore Mercedes Benz DB. 601 rappresentava la più fondata speranza dello SM per le eccellenti caratteristiche espresse nelle prove: velocità sui 600 km/h (superiore di 100 km a quella dell'MC 200), grande maneggevolezza per evoluzioni, salita a m 6000 in meno di 6', ottima stabilità, predisposto per un impianto RT.

Non aveva, in contrapposizione, una sufficiente autonomia (era inferiore a quella dell'MC. 200) e manteneva lo stesso modesto armamento (volutamente sacrificato per una maggiore velocità) pur costruito per ricevere un armamento supplementare per altre 2 armi cal. 7,7 alari.

Pur avendo volato la prima volta il 10.8.1940 doveva entrare in linea altri 15 mesi più tardi, sul finire del 1941: un ritardo inaccettabile per ristabilire un atteso equilibrio con la RAF!

L'altro velivolo con motore DB. 601 (R.A. 1000/AR), il Re. 2001, risultava meno veloce dell'MC. 202 con uno scarto di oltre 50 km/h pur essendo meno pesante del Macchi a carico max, risultava meno brillante come maneggevolezza, disponeva più o meno dello stesso armamento e pur avendo volato prima del "Folgore" divenne operativo 24 mesi dopo il 1° volo.

Ricognizione Marittima

Questo importante servizio affidato ai reparti di Marina, dimostrò ben presto i limiti e le possibilità d'impiego del materiale in servizio, i gravi pericoli che correavano gli equipaggi, isolati a grande distanza dalle basi di partenza, la possibilità latente e costante di perdere con gli uomini e le macchine anche le preziose informazioni recepite necessarie ai comandi per la valutazione delle attività nemiche. Anche in questo aspetto vennero meno taluni presupposti che avevano determinato la scelta del materiale di volo impostato essenzialmente sul trimotore Cant. Z 506, un ottimo velivolo che aveva dato nell'anteguerra splendide prove tecniche e conquistato numerosi primati internazionali: distanza, carico, altezza. Al trimotore si affiancava il monomotore Cant. 501, più lento ma ugualmente dotato di buone caratteristiche di autonomia. Il 506 aveva infatti una autonomia di 2750 km mentre il 501 arrivava a 2600 km, disponeva di tre armi per la sua difesa ed aveva un equipaggio di 4 uomini compreso l'osservatore della Regia Marina. La velocità non superava i 275 km/h. Più prestante il 506 con i suoi 365 km/h di velocità, 4 armi e bombe antisom, equipaggio 5 uomini. Fu con questi aerei che la R.M. svolse il suo difficile servizio, ottenendo a prezzo di gravi sacrifici eccellenti risultati confermati dallo stesso nemico. L'aspetto negativo della scelta di tale materiale non consisteva tanto nei due tipi di aerei in servizio che potevano offrire buoni risultati d'impiego pur con talune limitazioni espresse dalle loro caratteristiche, quanto dal dover affrontare con tali limitazioni l'offesa avversaria nei porti e piazzeforti nemiche, normalmente molto bene difese con artiglieria contraerea e caccia di base a terra e le grosse formazioni navali inglesi che comprendevano invariabilmente una portaerei con la sua componente imbarcata con caccia "Fulmar", "Seafire", cui era ben difficile eludere gli attacchi considerando altresì che l'impiego del radar di bordo consentiva l'avvistamento aereo a grande distanza e permetteva agevolmente ai caccia di decollare e far quota per attaccare e abbattere i lenti ricognitori. La configurazione idrovolante prescelta per assolvere a tale servizio non era necessariamente la più idonea per svolgere i compiti di esplorazione marittima, poiché in caso di guasto l'aereo doveva posarsi sull'acqua alla stregua di un velivolo terrestre e rimanere in balia degli elementi, situazione questa aggravata peraltro dalla particolare configurazione strutturale del Cant. 506 a scarponi laterali con attacchi molto alti, che limitava notevolmente in determinate condizioni, con acque agitate, l'amaraggio con facilità ed impediva in elevata misura le partenze. Più facili gli amaraggi e i decolli col Cant. 501 che disponeva di scafo centrale e galleggianti

stabilizzatori laterali, anche se la mancanza di pinne di stabilizzazione allo scafo, limitava ugualmente talune operazioni con mare agitato.

La bassa velocità di crociera dei due idrovolanti (250/300 km/h) impediva l'eliminazione del potenziale pericolo rappresentato dai caccia imbarcati considerando statisticamente l'alta percentuale dei caduti registrata fra il personale di aviatori e marinai della Ricognizione Marittima. Si attendeva l'entrata in servizio del bimotore RS. 14 della CMASA in fase di lunga elaborazione di messa a punto, che possedeva una più elevata velocità (km/h 390), la stessa autonomia del 501, migliori caratteristiche di volo. Forse non rappresentava ugualmente la soluzione ottimale, ma aveva almeno il pregio di essere più veloce.

I primi esemplari dell'idro bimotore FIAT RS. 14 da ricognizione marittima vennero immessi in servizio nel 1940 dopo circa 2 anni dal primo volo del prototipo avvenuto nel 1938. Il nuovo velivolo era interamente metallico rispetto agli idro Cant. 501/506, aveva una buona tenuta di volo e possedeva più congeniali aspetti per l'osservazione con una più ampia superficie visiva dalla cabina di prua vetrata su tutti i lati e inferiormente.

Più pesante del cant. 501, più maneggevole del cant. 506, rappresentò un certo miglioramento nel servizio di ricognizione marittima, anche se i CRDA avevano in avanzata fase di elaborazione un bimotore idro più veloce (Cant. 515) destinato a sostituire il superato 501.

Mancava fra il materiale di volo italiano un plurimotore per la ricognizione strategica dotato di elevata velocità anche se non necessariamente idrovolante, forte tangenza pratica comunque superiore ai 7000 metri, buona autonomia (non inferiore ai 3000/3500 km), discretamente armato (4/5 armi di cal. 12,7 mm) in grado di controllare agevolmente i bacini occidentale e orientale del Mediterraneo partendo da posizioni equidistanti (Sicilia/Sardegna) e rientrare alla base con alta probabilità, contando sulle migliori caratteristiche tecniche e di volo, bene armato da eludere e tenere a debita distanza per quanto possibile l'intervento dei caccia nemici; poteva essere adatto a tale compito un velivolo tipo SM. 75 che, sia pure a conformazione terrestre, possedeva in elevata misura le caratteristiche ottimali per svolgere tale importante servizio strategico, rimasto insufficientemente sicuro per mancanza di materiale idoneo sino al termine del conflitto. Nonostante ciò rare volte gli inglesi riuscirono ad eludere l'avvistamento da parte della R.M. e poche ore più tardi arrivavano bombardieri e aerosiluranti per attaccare le loro navi.

Gli inglesi si avvalevano invece per i compiti di ricognizione strategica nel Mediterraneo dei grossi idrovolanti Short

"Sunderland" quadrimotori a scafo centrale, equipaggio di 12/14 uomini, velocità sui 300 km/h, armati con 7 armi cal. 7,7 mm e bombe per kg 900, autonomia attorno ai 5000 km e tangenza sui 5500 metri. Tale soluzione, pur non essendo la più idonea per talune limitazioni, godeva di altri vantaggi quali la lunga autonomia che consentiva, volando a quote sui metri 5000, di pattugliare per ore il Canale di Sicilia e di Sardegna, osservare le coste di un territorio stretto e concentrato come la penisola italiana o di spingersi da Alessandria sino all'Egeo o alle acque di Creta o della Grecia, osservando le rotte di accesso alla Libia e i movimenti navali.

Gli inglesi del Coastal Command non avevano compiti ingrati e difficili come quelli svolti dalla R.M. italiana, che doveva controllare quotidianamente le provenienze da Gibilterra a S.O. della Sardegna e a S.O. delle Baleari, controllare nel bacino orientale le rotte da Alessandria, Haifa e Cipro, veniva inoltre facilitato dalla presenza a bordo dei "Sunderland" dell'A.S.V. (Air Surface Vessel) un radar di avvistamento marittimo con portata di 80 km che facilitava i compiti e le segnalazioni in qualsiasi condizione di tempo e di visibilità, anche nelle ore notturne; successivamente questo importante compito di esplorazione venne svolto con bimotori terrestri "Wellington" e "Beaufort", più veloci e in grado di esplorare in tempi minori determinati settori di grande importanza nel Canale di Sicilia e di Creta.

Più tardi, nel corso della guerra, ai Cant. 506 vennero affiancati anche trimotori terrestri SM 79 e Cant. 1007 assegnati alla R.S.T. e la situazione migliorò in parte.

Osservazione aerea

La situazione del personale e del materiale di volo dei reparti da O.A. di Esercitavia, pur non potendosi considerare ottima, poteva dirsi all'inizio della guerra accettabile.

Per missioni di limitata penetrazione oltre le linee nemiche, il vecchio biplano Ro. 37 bis, che costituiva all'epoca il nerbo dell'O.A., aveva ancora discrete possibilità a condizione di non inviare tali aerei in zone di forte concentrazione di traffico nemico (particolarmente in A.S.). Uguale raccomandazione per i bimotori Ca. 311 che per missioni in profondità presentavano aspetti di elevata pericolosità di esecuzione.

I bimotori Caproni, su cui veniva impostata la futura linea di condotta di Esercitavia per l'assolvimento dei suoi compiti, avevano talune limitazioni strutturali che consigliavano la non permanenza in zone con forti escursioni termiche (Marmarica ad esempio) che provocavano scollamenti e

svergolature strutturali (lo stesso inconveniente che si verificò sui Cant. 1007 Bis a costruzione lignea), con la conseguente necessità di spostare i reparti in zone più temperate con gravi difficoltà di servizio e di sostituire i velivoli di tale tipo con altri tecnicamente meno idonei ad operare con conseguenti gravi disfunzioni operative. La situazione sarebbe migliorata con l'entrata in servizio di bimotori Ca. 313/314, più idonei per configurazione e prestazioni generali ad assolvere gli ormai difficili compiti svolti dai Ro. 37 e dai Ca. 311.

La costruzione in grandi serie del bimotore Ca. 313 destinato agli impieghi multipli (ricognizione, addestramento, piccolo bombardamento) rappresentò un notevole miglioramento qualitativo di propulsori più potenti, migliore armamento (3 SAFAT 12,7 al posto delle 7,7), più elevata velocità, migliore strumentazione di servizio e operativa; migliorate anche le caratteristiche di volo e di stabilità per l'adozione delle alette Longhi.

Il velivolo Ca. 313 venne destinato anche a scorta navale mentre la Caproni lavorava ad una versione ulteriormente migliorata (Ca. 314.)

Trasporti

La modesta disponibilità di velivoli da trasporto esistente all'inizio del conflitto stava a dimostrare la non eccessiva importanza data a tale nuova Specialità, che avrebbe assunto più tardi, nel corso della guerra, maggiore e straordinaria necessità di servizio ed organica raggiungendo i 4 Stormi in servizio.

L'esperienza provvisoria ma significativa della Squadra "Albania" costituita per l'occupazione del paese nell'aprile 1939, non aveva evidentemente influito nello SM/RA per rivolgere la sua attenzione nel rafforzamento di tale importante aspetto, anche se per costituire all'epoca il 28° Stormo T di formazione, era stato necessario requisire tutti i Ca. 133 di supporto agli Stormi da caccia e assalto per reperire il necessario materiale da trasporto.

All'inizio della guerra si faceva ancora assegnamento sui vecchi Ca. 133 declassati dal bombardamento al supporto logistico e sulla collaborazione che avrebbe fornito l'aviazione civile con la requisizione dei suoi plurimotori passeggeri. L'unico prototipo da trasporto, il SM. 82, era nato da una esigenza di trasporto formulata per i collegamenti con la Libia dal Maresciallo Balbo ed era stato estrapolato dal trimotore passeggeri SM. 75.

Furono necessarie le prime difficoltà incontrate per assolvere i numerosi e improcrastinabili servizi di trasporto e collegamento con le varie zone operative pervenute allo SM/RA, per costituire sollecitamente il comando S.A.S. e ordinare alla SIAI numerosi SM. 82 per il trasporto, pur permanendo ancora in taluni ambienti, la possibilità di utilizzare anche nella specialità da bombardamento il trimotore da trasporto.

Tali remore e perplessità d'impiego, procrastinarono in parte l'avviamento della produzione, e in attesa delle consegne dei primi SM. 82 ai neo costituiti reparti T, fu necessario adottare una soluzione d'emergenza declassando come già fatto a suo tempo per il Ca. 133 il trimotore SM. 81 al trasporto, dopo la constatata obsolescenza operativa come bombardiere; una declassazione che si rivelerà utile, poiché risolverà, per l'ultimo scorcio del 1940 e i primi sei mesi del 1941, la modesta presenza dei SM. 82 nel S.A.S. i cui pochi esemplari venivano intensamente utilizzati per collegare l'A.O.I., la Libia, l'Egeo.

Gli ottimi servizi resi dal SM. 82 ebbero come conseguenza un aumento delle commesse produttive in ordinazione.

Le grandi necessità dei trasporti aerei del SAS e la modesta disponibilità in servizio dei SM. 82 indussero lo SM su proposta della DGCA, a ripristinare la produzione in versione T del Ca. 148 modificata per trasporto (T) e (TP) (Truppe Paracadutisti) mentre i residui SM. 81 venivano modificati al trasporto e nuovamente prodotti ex novo nelle varianti (T) e (TP).

Le ditte interessate alla nuova produzione:

Caproni/Vizzola e AVIS per il Ca. 133/148 e Caproni/Predappio, Savigliano e Officine S. Giorgio per il SM. 81 ricevettero commesse per costruire 220 esemplari dei suddetti velivoli.

Si pensava, e con ragione, che la semplicità costruttiva dei trimotori Ca. 133/148 e SM. 81 avrebbe permesso entro breve tempo una maggiore disponibilità di aeroplani da trasporto per l'assolvimento di compiti minori: aviotrasporto materiali e truppe, lanci di paracadutisti, compiti postali e di collegamento per percorsi a breve tratto, lasciando ai soliti SM. 82 servizi più impegnativi per collegare l'AOI, l'Egeo e l'ASI.

Il programma produttivo doveva avere attuazione ad iniziare dal 1941 ed essere completato nella primavera del 1942. Le altre novità nel campo dei velivoli da trasporto riguardavano la trasformazione del trimotore FIAT G. 12/C (un velivolo metallico per trasporto passeggeri) in versione T per le esigenze del SAS.

Assalto/Combattimento

Costitui l'aspetto più deludente fra tutte le specialità della R.A. poiché, come accennato in precedenza, non disponeva di idoneo materiale di volo per assolvere i postulati previsti dall'impiego tattico per l'assalto e il combattimento.

Per l'assalto fu necessario rimettere in servizio di guerra il materiale già ufficialmente radiato e parzialmente avviato alla demolizione, quando fu evidente che il Ca. 310 irresponsabilmente assegnato alla specialità in sostituzione del Ba. 65 era poco più di un bimotore da turismo con l'aggravante di una serie notevole di inconvenienti tecnici che ne pregiudicavano perfino tale impiego molto più pacifico.

Fu necessario rimettere in servizio i Breda 65 e continuare la guerra con tali aeroplani sino all'inizio del 1941, allorché il velivolo, giunto ormai allo stremo delle sue residue possibilità, venne giustamente avviato alla definitiva demolizione; il succedaneo velivolo d'emergenza affiancandosi all'assaltatore Breda, il FIAT CR. 32 ormai assolto onestamente il suo ingrato e difficile compito nella specialità, veniva assegnato più logicamente all'addestramento dei piloti presso le scuole caccia e di pilotaggio.

Per la sottospecialità combattimento di cui esisteva all'inizio del conflitto un intero Stormo dotato di Ba. 88 bimotori, l'impiego bellico si limitò, durante il breve periodo di guerra con la Francia, ad un paio di modeste azioni su obiettivi della Corsica, su cui si persero per motivi tecnici almeno due bimotori.

Trasferito più tardi in Libia un gruppo per rafforzare la specialità assalto, l'impiego fu ancora più disastroso poiché non fu possibile tentare una sola azione per manifesta impossibilità tecnica ad operare sul difficile terreno africano, che impediva con la rarefazione atmosferica causata dal surriscaldamento dell'aria, il decollo dei velivoli che non raggiungevano la necessaria potenza motrice per ottenere una sia pur minima quota operativa.

Tutto ciò si verificava mentre nelle officine aeronautiche Breda, IMAM e Vizzola erano ancora in produzione regolare i bimotori Breda che in numero di 60 esemplari vennero prodotti ancora nel 1940.

I velivoli trasferiti in Africa settentrionale, che avevano un minimo di ore di volo in considerazione della loro recente costruzione, vennero abbandonati ai margini dei campi della Cirenaica ed usati come aerei civetta per i bombardieri della RAF.

Il centinaio abbondante di nuovissimi Ba. 88 inusati, non troverà per tutta la guerra alcuna utilizzazione.

Per tutto il corso della guerra non fu possibile anche trovare aeroplani idonei a svolgere il ruolo d'impiego del combattimento e la sottospecialità rimase in precarie condizioni d'efficienza senza adeguata soluzione.

Tuttavia, ad iniziare dal 1940, lo SM/RA stimolò la DGCA a studiare il problema del materiale di volo, invitando le ditte a presentare nuovi modelli di bimotori da combattimento. Vennero prescelti il CR. 25 dell'Aeritalia e l'IMAM Ro. 57 prodotti in piccola serie sperimentale e dotati di motori stellari FIAT «A. 74», che però non superarono talune limitazioni d'impiego e vennero variamente utilizzati per compiti vari da ricognizione, scorta convogli, ecc..

Il Ro. 57 venne tuttavia sottoposto a diverse modifiche nella speranza di estrapolare un velivolo da caccia pesante/distruttore.

La velocità dei due bimotori variava dai 490/500 km/h, l'equipaggio era di tre persone nel CR. 25, monoposto nel velivolo RO. 57.

Aerosiluranti

Si è già accennato in precedenza agli esperimenti di lancio di siluri dall'aereo durati per più anni e conclusisi senza un particolare risultato pratico per motivi di competenza insorti fra Marina e Aeronautica, motivi questi che comportarono, al momento dell'entrata in guerra dell'Italia, la mancanza di reparti aerosiluranti nell'Armata Aerea con tutte le gravi ripercussioni operative per tale lacuna.

Fu un gravissimo errore di lungimiranza e di vedute d'impiego, stravolto da una sterile polemica che venne risolta solo nel 1940 per iniziativa personale del Gen. Pricolo, il quale, senza ulteriori indugi e troncando ogni residua remora al riguardo, decise la costituzione di un primo embrione della Specialità la cui assenza aveva impedito sin dall'inizio del conflitto, di tentare azioni che potevano ottenere brillanti risultati nel Mediterraneo, un mare che gli avvenimenti successivi avrebbero dimostrato particolarmente congeniale all'impiego di aerei siluranti e ricco di risultati e soddisfazioni. Nel mese di luglio 1940, dopo la constatata inefficacia del bombardamento in quota, lo SM/RA decise di costituire un reparto sperimentale aerosiluranti (R.S.AS.) assegnando alcuni SM. 79 attrezzati al lancio con siluri e chiedendo alla Luftwaffe la cessione di 50 siluri Whitehead prelevati da una commessa di 300 che l'aviazione germanica aveva sin dal 1939 ordinato avvedutamente al silurificio di Fiume. Poiché il trimotore SM. 79 risultava idoneo rispetto ad altri velivoli

a svolgere tale servizio, il primo nucleo costituito sull'aeroporto di Merna di Gorizia ebbe in dotazione 6 trimotori di questo tipo ed un gruppo di piloti e specialisti che avevano già pratica addestrativa di lancio al riguardo, al comando del Cap. Amedeo Moioli.

Il Reparto Speciale Aerosiluranti (R.S.AS.) passò successivamente al comando del Magg. Vincenzo Dequal, ed aveva a disposizione: il Magg. Enrico Fusco, i Ten. Melley, Buscaglia, Robone, Copello coadiuvati dagli Ufficiali osservatori della Regia Marina T. V. Giovanni Marazio e S.T.V. Giovanni Bertoli.

Il 10 agosto, dopo un breve periodo addestrativo, il R.S.AS. poteva considerarsi pronto all'impiego e veniva trasferito in Libia con una tappa a Ciampino dove riceveva la visita del Capo di SM/RA e l'augurio caloroso del Gen. Pricolo che aveva tempestivamente e con lungimiranza sostenuto ad oltranza la creazione di reparti aerosiluranti sin dalla sua assunzione di comando alla R.A., pur avversando l'impiego di portaerei, sostituite validamente, a suo giudizio, da basi aeree strategiche in Sicilia, Sardegna, Libia, Egeo, Pantelleria e sul continente.

Il 15 agosto veniva tentata la prima azione di siluramento nella rada di Alessandria. Fu una data storica anche se i risultati vennero meno per alcuni errori di valutazione sulla profondità dei fondali del porto su cui si infilarono i siluri lanciati. Ma ormai il ghiaccio era rotto!

Nel mese di settembre il R.S.AS. cambiava denominazione e si trasformava in 278^a Sqd. A.S. al comando del Magg. Dequal prima e del Cap. Massimiliano Erasi successivamente. Il 13 settembre veniva silurato l'incrociatore «Kent» che rimarrà fuori uso per un anno.

Il 14 ottobre era la volta del «Liverpool» a prendersi un siluro che lo metterà fuori causa per dodici mesi; il 3 dicembre era il «Glasgow» ad essere colpito e rimorchiato ad Alessandria dove rimarrà in arsenale per 9 mesi.

L'ultima azione del 1940 venne compiuta contro una petroliera silurata il 27 dicembre.

Complessivamente fra i mesi di agosto e dicembre erano state effettuate una quarantina di missioni, sganciati una trentina di siluri, colpite e gravemente danneggiate una decina di navi fra militari e mercantili.

Meno di una dozzina di aerei avevano arrecato agli inglesi più danni di quanto avevano fatto alcune centinaia di bombardieri in più mesi di guerra.

L'inizio era dunque promettente ma lo sarebbe stato ancor più in avvenire poiché le premesse erano buone: il 28 ottobre era stato infatti costituito a Gorizia il 1° N.S.A. (Nucleo Addestramento Siluranti) al comando del Ten. Col. Carlo

Unia, col compito di addestrare e rendere operativi gli equipaggi destinati ai reparti aerosiluranti, perfezionare nuove tecniche di lancio e di attacco, migliorare le attrezzature di puntamento, i congegni di stabilizzazione dei siluri, studiare il comportamento di altri tipi di aerei.

Nel mese di novembre veniva costituito a Napoli/Capodichino il 2° N.A.S. e la 279^a Sqd. A.S. (Cap. Orazio Bernardini) che andava a rinforzare la 278^a Sqd. che si era già fatta onore operando in Libia ed in Egeo.

Nonostante tutte le difficoltà incontrate, previste e non in una specialità assolutamente nuova, la volontà e l'ingegno degli uomini che vi appartenevano le avevano brillantemente superate, affinando mezzi e strumenti d'attacco fino a far diventare negli anni successivi la specialità aerosiluranti come l'arma più temuta e decisiva dell'Aeronautica italiana.

Bombardamento a tuffo

Questa sottospecialità del bombardamento in quota, creata nel 1938, doveva assumere in seguito una sua fisionomia del tutto particolare e a sé stante, divenendo molto importante nella politica offensiva della R.A. anche se non raggiunse, come previsto, quegli organici che tale tipo di impiego meritava per mancanza di idoneo materiale di volo.

Compito della nuova specialità, quando venne costituita, era il bombardamento con picchiate non inferiori a 45° e quindi dirette con precisione sul bersaglio onde aumentare la probabilità di colpirlo con esattezza e con maggiore efficacia distruttiva. Era un po' il criterio tecnico usato dalla Luftwaffe con lo "Stuka", che nel frattempo aveva fatto una breve apparizione nei cieli spagnoli ma di cui non si conosceva esattamente la straordinaria efficacia tecnica ed operativa. Quale velivolo da assegnare a tale specifico impiego, venne prescelto un modello progettato dalla SIAI, il bimotore SM. 85 propulso con due motori Piaggio «P. VII» da 460 HP, dotato di aerofreni/ipersostentatori con angolazioni da 45° a 90° che permettevano picchiate con grande angolazione. Era una macchina molto rustica e sotto certi aspetti un po' strana poiché ad es. l'accesso alla cabina di pilotaggio avveniva attraverso una botola posta nella parte dorsale posteriore della fusoliera da cui si accedeva con uno stretto cunicolo alla cabina di comando: l'SM. 85 aveva due uomini d'equipaggio (pilota + mitragliere marconista), una velocità di 370 km/h, un carico bellico di 500 kg, autonomia di km 800, tangenza di metri 6500.

Il SM. 85 venne prodotto nel 1939 in oltre 30 esemplari an-

dati al 96° Gruppo V.T. (Volo a Tuffo) al comando del Magg. Ercolano Ercolani, reparto poi denominato B. a T. (Bombardamento a Tuffo) che all'inizio della guerra venne dislocato sull'aeroporto di Pantelleria col compito specifico di interdire il passaggio nel Canale di Sicilia alla Mediterranean Fleet.

In realtà il SM. 85 non possedeva affatto i requisiti richiesti per svolgere tale importante incarico, poiché aveva disfunzioni tecniche che pregiudicavano talune caratteristiche di volo e d'impiego: scarsa potenza motrice disponibile, insufficiente stabilità in picchiata, tendenza ad avvitiamenti, debolezze strutturali al carrello d'atterraggio, eccessiva lentezza in fase di richiamata con conseguente facilità di bersaglio all'offesa nemica, gravi difficoltà obiettive per l'equipaggio ad abbandonare l'aereo per lancio col paracadute. Il risultato di tali gravi incongruenze fu che l'86° Gruppo non riuscì ad effettuare alcuna azione offensiva e due settimane appena dopo lo scoppio della guerra venne ritirato in Sicilia ed il nuovissimo materiale di volo del reparto avviato anzitempo alla demolizione. Il 96° Gruppo B.a.T. rimase quindi senza aeroplani e fu necessario provvedere.

Nel 1939 lo SM/RA aveva indetto un concorso per la fornitura di un velivolo picchiatore cui avevano aderito 4 ditte: Caproni col Ca. 355, Piaggio col P. 122, Breda col Ba. 201 e SIAI col SM. 86 (versione migliorata e potenziata del SM. 85) ma nessuna delle macchine proposte e costruite come prototipi era stata ritenuta idonea ad assolvere tale compito di servizio.

Lo stesso anno la Luftwaffe aveva inviato per conoscenza tecnica a Guidonia alcuni esemplari dei suoi aerei: 4 He. 111, 4 Ju. 87, 4 Bf. 109 per una campagna promozionale, aerei che vennero lungamente provati dai piloti del 1° C.S.A. ed altri piloti di reparti interessati alla conoscenza e al pilotaggio degli aeroplani tedeschi; il Magg. Ercolani, che aveva a suo tempo provato a lungo lo "Stuka" rimanendone soddisfatto, propose allo SM/RA di acquistare urgentemente un certo numero di Ju. 87 e di dotare l'appiedato 86° col picchiatore germanico. Il Gen. Pricolo accolse favorevolmente la proposta e ordinò al RLM un primo lotto di 100 Stukas, che la Luftwaffe, tramite il Col. Teucci - addetto aeronautico a Berlino - che aveva ricevuto il telegramma in data 22.6.1940 del Capo di SM/RA, concesse sollecitamente su pressioni del Maresciallo Goering, impegnandosi ad addestrare anche il personale italiano. Piloti e specialisti dell'86° Gruppo e di altri reparti dell'assalto, della caccia e del bombardamento da destinare ai costituendi reparti picchiatori, si recarono a scaglioni presso la Stukaschule 2 di Graz/Thalerhof in Austria, per un corso di addestramento

della durata di 4 settimane al termine del quale rientrarono in Italia pilotando i primi Ju. 87 ricevuti dalla Junkers /Dessau nuovi di fabbrica.

Dislocato successivamente sul campo di Comiso, il 96° Gruppo Bombardamento a Tuffo iniziò sin dal 2 settembre le operazioni belliche nel Canale di Sicilia attaccando navi in navigazione e alla fonda a Malta, i forti dell'isola, i campi d'aviazione, le postazioni fortificate, il Grand Harbour, l'arsenale di La Valletta, centrando con precisione ed efficacia le opere militari e provocando grandi danni e devastazioni. Appoggiati qualche mese più tardi dal 97° Gruppo (Ten. Col. Antonio Moscatelli), che nel frattempo era stato costituito con l'arrivo di nuovo materiale dalla Germania, i Stukas della R.A. operarono efficacemente in Sicilia per tutto l'autunno sino al momento in cui vennero trasferiti in parte sul fronte greco, per arrecare un tangibile aiuto tattico alle unità dell'Esercito che si trovavano in gravi difficoltà per l'offensiva greca alle frontiere albanesi. Anche su questo nuovo

fronte di battaglia l'impiego dei picchiatori, pur nelle sue difficoltà orografiche per impervie zone montagnose e impossibili obiettivi da colpire, ottenne buoni risultati con la distruzione di ponti in gole inaccessibili, strade di arroccamento, postazioni fortificate, depositi campali e valse ad alleggerire le difficoltà in cui si trovava l'Armata italiana in Albania costretta alla difensiva.

Le perdite fra il personale furono sensibili: andarono perduti 8 Ju. 87 ma i primi risultati potevano considerarsi oltremodo soddisfacenti anche se fu necessario pagare l'inesperienza per tale specifico e particolare impiego bellico che doveva dare in seguito grandi soddisfazioni all'Aeronautica italiana.

Nel contempo veniva istituito presso l'aeroporto di Lonate Pozzolo un nucleo addestramento tiro a tuffo cui vennero assegnati istruttori abilitati alla Scuola di Graz.

La dotazione di aerei comprendeva Ju. 87, Ba. 88, Cr. 42 ed altri velivoli diversi.

Produzione industriale aeronautica

L'attivazione su larga scala della produzione di guerra con ordinazioni e commesse per oltre 6000 aeroplani e 11500 motori/avio per il lavoro delle officine aeronautiche nazionali, comportò un preventivo di circa 5 miliardi di spesa per l'esercizio finanziario 1939/40, impegno che denotava una partecipazione totale del ministero dell'Aeronautica e dello S.M. per affrontare adeguatamente la nuova situazione che si era venuta a creare con l'entrata in guerra della nazione. La Direzione Generale Costruzioni e Approvvigionamenti (D.G.C.A.) aveva completato in tempo la sua organizzazione di guerra ampliando le sedi periferiche, rafforzando gli organici del personale, acquisendo nuove ditte nel grande organismo industriale/produttivo che lavorava per l'Aeronautica.

Erano stati attivati numerosi U.S.T. (Uffici Sorveglianza Tecnica) presso le ditte convenzionate in cui avvenivano produzioni aeronautiche, UST che venivano a loro volta controllati e coordinati dalle D.C.A. (Direzioni Costruzioni Aeronautiche) ubicate di norma presso le ZAT ma con sedi anche in zone industrialmente importanti.

Le lavorazioni prevedevano attraverso un iter procedurale una serie di collaudi e consegne del materiale prodotto, il trasferimento di manufatti o prodotti semilavorati presso officine di assemblaggio, successivi controlli e collaudi del prodotto finito e per quanto atteneva il materiale di volo la consegna ai collaudatori militari dopo i voli di prova d'officina eseguiti dai piloti della ditta; seguiva successivamente l'accettazione del prodotto da parte UST e DCA ed infine

l'inoltro a destinazione presso reparti o enti aeronautici degli aerei con piloti militari destinati a tale servizio transfert. I collaudatori civili assegnati alle diverse ditte erano i seguenti:

AERITALIA — Rolandi, Cus, Catella, Agostini, Moroni, Guerra, Trojano.

BREDA — Baserga, Acerbis, Stoppani, Colombo, Raimondo.

MACCHI — Carestiato, Migliavacca, Marasco, Moretti.

SIAI — Rosci, Moggi, Algarotti, Bacula, Passaleva.

PIAGGIO — Lana, De Michelis, Cisaro.

C.R.D.A. — Stoppani, Testa.

CAPRONI — Zambelli, Chiodi, Rossetti, Barbieri, Piccolo, Wengi, Roncalli, Cisari, Zanluchi.

REGGIANE — De Bernardi, Forcella, Cristofori, Burgatti, Antonelli, Scapinelli, De Prato.

IMAM — Galasso, Ligabò, Faiolo.

F.LLI NARDI — Ferrarin, Roccato.

SAIMAN — De Bernardi, Roccato.

AVIA — Lombardi

C.N.A. — Di Crescenzo.

A.V.I.S. — Faiolo.

A.U.S.A. — Roccato.

I velivoli prototipi dopo i collaudi di volo in ditta venivano inoltrati presso i C.S.A. (Centri Sperimentali Aeronautica) di cui il 1° (Aeromobili) era ubicato a Guidonia, il 2° (Idrovolanti) a Vigna di Valle e il 3° (Armi/Armamenti) a Furbara

Questi centri curavano le valutazioni dei singoli velivoli sotto l'aspetto costruttivo, tecnico, delle caratteristiche di volo e operative, delle installazioni di bordo e dell'armamento, suggerendo modifiche, trasformazioni, applicazioni di attrezzature e apparati ed infine deliberando il prototipo per la successiva produzione in serie se le caratteristiche dell'aereo consigliavano tale possibilità.

Le D.C.A. comprendevano un direttore, i capi reparto aeromobili, motori, allestimento e riparazioni con i dipendenti servizi operativi. Le sedi delle DCA comprendevano: Milano, Torino, Bologna, Napoli, Roma e Guidonia per lo S.C.A. (Stabilimento Costruzioni Aeronautiche), un'attrezzata officina aeronautica militare che curava e costruiva progetti di taluni velivoli speciali con applicazioni tecniche di strumenti e apparecchiature segrete. Le ditte che avevano instaurato rapporti di lavoro per forniture, riparazioni, produzioni con la R.A. erano le seguenti, con una elencazione di sigla numerica convenzionale assegnata dalla D.G.C.A.:

03 — OMI - Ottica Meccanica Italiana - Roma (apparecchiature fotografiche speciali)

1 — Aeronautica Macchi — Varese (aeroplani, eliche, parti ricambio)

2 — SIAI - Soc. Italiana Aeroplani Idrovolanti — Sesto Calende — (aeroplani, parti ricambio)

3 — Caproni Vizzola SA — Vizzola Ticino (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)

4 — Aeroplani Caproni SA — Milano (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)

5 — Costr. Aeron. Giovanni Agusta — Cascina Costa (aeroplani, riparazioni, parti ricambio)

6 — Soc. It. Ernesto Breda — Milano (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)

7 — Cantieri Riuniti Adratico CRDA — Monfalcone (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)

8 — Piero Magni Aviazione Milano — (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)

9 — Ostini & Crespi — Milano (apparecchiature aeronautiche)

10 — Incisa — Lissone (materiale per impieghi aeronautici)

11 — Baroncini, Calzoni — Castelli — Bologna (candele, pompe, impianti idraulici)

12 — Officine Meccaniche Italiane - OMIR — Reggio Emilia (aeroplani, motori, parti ricambio)

13 — Magneti Marelli — Milano (attrezzature elettriche, candele, impianti per aeroplani)

14 — Alfa Romeo — Milano (motori avio, eliche)

15 — Alfa Romeo — Pomigliano (motori avio)

16 — Isotta Fraschini — Milano (motori, parti ricambio, ri-

parazioni)

17 — Secondo Mona — Somma Lombardo (radiator, filtri, particolari meccanici)

18 — Ditte accessori motori — Sesto S. Giovanni (parti ricambio, riparazioni)

19 - Lavorazione leghe leggere - LLL - Porto Marghera (leghe speciali per aeroplani)

20 — Soc. An. Fabbricazione Apparecchi Radiofonici - SAFAR — Milano (apparati RT e simili)

21 — FIAT - Sez. Ferriere Piemontesi — Torino (leghe speciali in acciaio per aeroplani)

22 — F.lli Sala — Milano (apparecchiature meccaniche per aviazione)

23 — Ditte varie meccaniche — Torino (parti ricambio ed accessori lavorazione aviazione)

24 — Caproni Aeronautica Bergamasca - CAB — Ponte S. Pietro (aeroplani, parti ricambio)

25 — Meccanica Contin — Chiavenna - Roma (lavorazioni speciali per aviazione, bombe, siluri)

26 — Ditta FAST — Rivoli (freni, impianti idraulici, attrezzature per aeroplani)

27 — FIAT — Torino (motori avio, motori auto, particolari ricambio)

28 — Aeronautica d'Italia — Torino (aeroplani, parti ricambio, riparazioni, attrezzature)

29 — Officine Moncenisio — Condove (parti ricambio, attrezzature meccaniche)

30 — RIV — Torino (cuscinetti a sfere, segmenti motori, parti ricambio)

31 — Officine aeronavali veneziane — Venezia Lido — (riparazioni, parti ricambio)

32 — SAFAT - Soc. An. Fabbrica Armi Torino (armi di bordo, particolari meccanici armi)

33 — Ditta Scotti Armi — Brescia (armi automatiche pesanti, torrette, impianti d'armi)

34 — Soc. Breda Armi — Brescia (armi automatiche pesanti)

35 — Costruzioni aeronautiche Novaresi S.A. - CANSA — Novara (aeroplani, parti ricambio)

36 — Fabbr. Riunite Ind. Gomma - FRIGT — Torino (particolari in gomma, guarnizioni, varie)

37 — FIAT — Torino (autoveicoli, autocarri, trattori, parti ricambio)

38 — Viberti — Torino (rimorchi speciali, veicoli tecnici, bighe radio)

39 — Soc. Naz. Cogne — Aosta (Acciai speciali, leghe speciali per aviazione)

40 — Piaggio & C. — Filiale Ligure (Aeroplani, parti ricam-

bio, riparazioni)

- 41 — Farina Aviazione — Torino (parti ricambio per aviazione, attrezzature tecniche)
- 42 — Aeronatica d'Italia - Torino (attrezzature aeronautiche)
- 43 — Costruzioni Mecc. Aeronautiche S.A. - CMASA — Marina di Pisa (aeroplani, parti ricambio)
- 44 — Piaggio & C. — Pontedera (motori avio, aeroplani, parti ricambio, riparazioni)
- 45 — Ditte varie — Torino (particolari meccanici idraulici)
- 46 — Avio Industrie Stabiensi — AVIS — Castellammare Stabia (Aeroplani, riparazioni, varie)
- 47 — Ind. meccaniche Aeronautiche Meridionali - IMAM — Napoli (aeroplani, parti ricambio, varie)
- 48 — S.A.G. Rossi — Bracciano (riparazioni aeronautiche idrovolanti)
- 49 — S.C. Costr. Mecc. Cecchetti — Porto Civitanova (particolari meccanici per aviazione)
- 50 — S.A. Bacini - Scali Napolitani — Napoli (riparazioni aeronautiche, parti ricambio)
- 51 — Soc. Meccanica La Precisa - Napoli (particolari ricambio motori)
- 52 — S.A. Ind. Mecc. Navali Aeronautiche - SAIMAN — Lido di Roma (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)
- 53 — S.A. Aeronautica Umbra - AUSA — Foligno (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)
- 54 — Soc. Romana Costruzioni Meccaniche - SRCM — Roma (bombe, involucri esodenti)
- 55 — S.A. Aeronautica Sicula — Palermo (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)
- 56 — S.A. Meccanica S. Giorgio — Pistoia (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)
- 57 — Soc. Metallurgica Italiana - SMI — Livorno (proiettili, cartucce, inneschi)
- 58 — Fiat-Aviazione — Torino (motori avio, parti ricambio, riparazioni)
- 59 — FRIGT — Torino (particolari in gomma e resina per aviazione)
- 60 — Piaggio & C. — Pontedera (riparazioni, motori avio, parti ricambio)
- 61 — Piaggio & C. — Filiale Ligure (riparazioni idrovolanti)
- 62 — CMASA — Marina di Pisa (riparazioni idrovolanti)
- 63 — Soc. Naz. Cogne — Aosta (corazze per seggiolini, protezioni particolari meccanici)
- 64 — Officine Reatine Lavor. Aeronautiche - ORLA — Rieti (riparazioni, parti ricambio avio)
- 65 — Piaggio & C. — Genova (costruzioni meccaniche, motori, accessori idraulici)
- 66 — Officine di Savigliano — Savigliano (aeroplani, parti

ricambio, riparazioni)

- 67 — Soc. It. Ernesto Breda — Milano (parti ricambio, riparazioni aeronautiche, motori)
- 68 — Dinamite Nobel — Signa (esplosivi, inneschi, polveri da sparo)
- 69 — Bombrini Parodi Delfino - BPD — Colleferro (esplosivi, inneschi, polveri da sparo)
- 70 — Allocchio Bancchini — Milano (apparati ricetrasmittenti, attrezzature radioelettriche)
- 71 — Ind. Specializzata Strumenti Aviazione - ISSA — Ponte S. Pietro (apparecchiature varie)
- 72 — Soc. Metallurgica Italiana - SMI — Campo Tizzoro (proiettili, cartucce)
- 73 — Soc. Metallurgica Italiana — SMI — Barga (proiettili, cartucce)
- 74 — Off. Cipriani, Baccani & C. — Firenze (particolari meccanici, riparazioni varie)
- 75 — Aeronautica Lombarda — Cantù (aeroplani, alianti, parti ricambio, riparazioni)
- 76 — Carlo Bestetti — Arcore (Aeroplani, riparazioni, modifiche aeronautiche)
- 77 — Compagnia Naz. Aeronautica - C.N.A. — Roma (aeroplani, riparazioni, parti ricambio)
- 78 — Soc. Aeronautica Italiana - S.A.I. — Passignano Trasimeno (aeroplani, riparazioni, varie)
- 79 — Aerostatica Avorio — Roma (paracadute, battelli pneumatici, palloni sbarramento)
- 80 — Caproni AOI — Mai Edagà (riparazioni, parti ricambio, varie)
- 81 — Stab. Costruzioni Aeronautiche - S.C.A. — Guidonia (aeroplani, applicazioni speciali)
- 82 — Vernici DU.CO — Milano (vernici speciali per applicazioni aeronautiche)
- 83 — S.A. Cantieri Aeroportuali - SACA — Brindisi (aeroplani, riparazioni, parti ricambio)
- 84 — F.lli Nardi — Linate (aeroplani, riparazioni, parti ricambio)
- 85 — Off. Sussidiarie Aviazione — O.S.A. — Napoli (riparazioni, parti ricambio, varie)
- 86 — Soc. Scipione Innocenti — Bologna (particolari meccanici, idraulici, elettrici)
- 87 — ARSON SISI — Milano (vernici per uso aeronautico)
- 88 — Aeroplani Caproni — Trento (riparazioni, parti ricambio)
- 89 — Caproni Aeronautica Atesina — Bolzano (riparazioni, parti ricambio)
- 90 — Caproni Montecolino — Iseo (riparazioni idrovolanti)
- 91 — C.I.V.A. — Milano (progetti, disegni, lucidi tecnici per aviazione)

- 92 — Ing. A. Fileti — Roma (disegni, particolari tecnici)
- 93 — Filotecnica Salmoiraghi — Milano (strumentazioni, attrezzature per aviazione)
- 94 — Microtecnica — Torino (strumentazioni, attrezzature radioelettriche)
- 95 — Caproni Aeronautica Predappio — Forlì (aeroplani, riparazioni, parti ricambio)
- 96 — Soc. An. Riparazioni Aeronautiche - SARA — Vicenza (riparazioni, parti ricambio)
- 97 — Officine Radio Marconi — Genova (apparati RT, attrezzature radioelettriche)
- 98 — Azienda Colori Naz. Affini - ACNA — Cengio (colori e vernici per aviazione)
- 99 — Soc. Ducati — Bologna (particolari radioelettrici e attrezzature aeronautiche)
- 100 — Aeronautica Sannita — Benevento (riparazioni, parti ricambio)
- 101 — Soc. FAST — Tortona (particolari idraulici, meccanici)
- 102 — SIAI — Bengasi (riparazioni aeronautiche, parti ricambio)
- 103 — Caproni Vizzola — Elmas (riparazioni idrovolanti, aeroplani)
- 104 — Alfa Romeo — Pomigliano d'Arco (motori avio, riparazioni, parti ricambio)
- 105 — Soc. Aeronautica Agusta — Tirana (riparazioni, parti ricambio, varie)
- 106 — Soc. SIAI — Jesi (aeroplani, riparazioni, parti ricambio)
- 107 — An. Vercellese Ind. Aeronautiche - AVIA — Vercelli (aeroplani, riparazioni, ricambi)
- 108 — F.lli Nardi - Loreto (aeroplani, parti ricambio, riparazioni)
- 109 — FIVRE — Sesto S. Giovanni (varevole termoioniche, resistenze, condensatori radio)
- 110 — C.G.E. — Milano (apparati radio, valvole, condensatori, resistenze)
- 111 — Garelli — Sesto S. Giovanni (motorini ausiliari, apparati elettrici, meccanici)
- 112 — CA.BO — Milano, Roma (particolari idraulici, meccanici)
- 113 — Costruz. Meccaniche Aeronautiche — Bellinzago (particolari motori, riparazioni)
- 114 — Ditta Basili Augusto — Milano (particolari meccanici)
- 115 — FIMAC — Milano (impianti aria compressa, particolari idraulici, meccanici)
- 116 — Galileo — Firenze (attrezzature radioelettriche, aro-

fonì, centralini)

- 117 — Soc. Magnaghi - Milano (pompe, particolari idraulici, carrelli d'atterraggio)
- 118 — F.lli Guidetti — Milano (particolari elettromeccanici, parti ricambio)
- 119 — Soc. SALVA — Milano (particolari elettromeccanici, parti ricambio)
- 120 — STAR — Firenze (apparati radioelettrici, attrezzature telefoniche, varie)
- 121 — UNDA RADIO — Como (apparati radioelettrici, attrezzature elettriche, varie)
- 122 — IMCA RADIO — Alessandria (apparati ricetrasmittenti, attrezzature radioelettriche)
- 123 — UFA — Milano (costruzioni meccaniche aeronautiche)

*

Il problema principale che dovette affrontare l'industria aeronautica nazionale all'inizio del conflitto fu di duplice importanza: 1) ampliamento della produzione per far fronte alle nuove esigenze e richieste della R.A. e conseguentemente maggiori dimensioni degli impianti e maggiore fabbisogno di manodopera specializzata. 2) Reperire, addestrare e specializzare manodopera per lavorazioni aeronautiche; riaddestrare le maestranze in servizio alle nuove tecniche produttive per costruzioni essenzialmente metalliche ed educarle ai nuovi sistemi di lavorazione programmata a cadenza prestabilita in sostituzione dei metodi artigianali di prima. Tale aspetto si verificò essenzialmente per Macchi, Aeritalia, Breda, SAI, OMIR, CMASA, Piaggio che avevano adottato o stavano per adottare costruzioni interamente metalliche, mentre il gruppo che si dedicava a costruzioni miste: SIAI, CRDA, IMAM, Caproni, Nardi, Saiman, Avia non aveva problemi particolari per l'addestramento delle nuove maestranze.

Altro aspetto che rallentava notevolmente la produzione era costituito dall'eccessivo numero di modelli in costruzione comprendenti almeno una trentina di velivoli per le varie esigenze: caccia, bombardamento, ricognizione, scuola, trasporto, anche se il Ministero dell'Aeronautica stava facendo il possibile per ridurre i modelli in lavorazione, razionalizzare la linea, accentrare su pochi tipi di aerei la produzione per unificare materiali, procedure di lavorazione, facilità di riproduzione.

Per semplificare tale aspetto dispersivo e controproducente fu necessario vincere non poche resistenze ma non fu possibile però ottenere risultati ottimali che si prolungarono in modo assurdo sino al termine del conflitto.

Per mettere un pò d'ordine nella confusa e contraddittoria realtà industriale italiana e convogliarla verso più soddisfacenti risultati produttivi e qualitativi, era necessario possedere molta tenacia, coraggio e fermezza di propositi: una serie di elementi che non sempre riuscirono ad avere contemporaneamente i responsabili dell'aviazione italiana.

Nel 1939-40 la voce "esportazioni aeronautiche" si era mantenuta all'incirca sui valori dell'anteguerra (1 miliardo di valore) e molto materiale venne a mancare alla R.A. per completare in tempo utile gli organici di guerra e dotare i nuovi reparti di aerei, in quanto dirottato all'estero per soddisfare i clienti stranieri. La produzione di cellule veniva soddisfatta da una ventina di ditte fra piccole, medie e grandi (da 1000 a 5060 dipendenti) ed era integrata da una decina di ditte minori incaricate della riparazione, fornitura di materiali di rispetto, e, per assicurare la linea motori, anche con numerose piccole officine che effettuavano riparazioni e forniture di parti di ricambio o revisioni di particolari (rettifiche, alesaggi, incamiciature cilindri ecc.). Nell'industria aeronautica italiana operava un complesso di 25000 macchine utensili di cui l'85% di moderna concezione; gli impianti erano irrazionalmente suddivisi e concentrati in Piemonte e Lombardia (particolarmente nelle provincie di Varese, Milano, Torino); altri stabilimenti erano dislocati nel Veneto, Liguria, Toscana, Umbria, Lazio e Campania, Marche e Sicilia con una produttività media accertata nel 1939 di 150 aeroplani e 350 motori poi passata nel corso del 1940 a 270 aerei e 540 motori. Un risultato discreto ma non ottimale considerando che all'epoca la produttività media dell'industria aeronautica nazionale poteva basarsi sui 350 aerei e 700 motori, com'era nelle previsioni degli esperti di organizzazione industriale per la valutazione di potenzialità oggettiva.

Ma era necessario considerare la nuova struttura imposta dalla guerra, le difficoltà incontrate per allestire le attrezzature di produzione sub-licenza di taluni modelli (ad es. Macchi C. 200 per Breda e SAI), la cessione di linee di attrezzamento ad industrie minori con interscambi aziendali (attrez-

zatura SM. 81 Macchi e Piaggio per Caproni/Predappio e S. Giorgio di Pistoia, attrezzatura SM. 79 Macchi per AUSA Foligno e Cant. 506 per Piaggio Finale, ecc.). La SIAI stava abbandonando la produzione del SM. 79 a favore del più promettente, si sperava, SM. 84 e stava predisponendo l'attrezzatura del SM 75 per la nuova sede SIAI/Jesi onde dedicarsi alla produzione del SM. 82; accordi analoghi erano stati stabiliti fra ditte minori: Avia/Agusta, Nardi/Piaggio, Saiman/CNA e SACA mentre l'Aeritalia stava duplicando la linea produttiva del G. 50 CMASA per allestire una catena di produzione negli stabilimenti di Torino e Firenze.

La produzione di caccia a motore radiale già impostata su grandi serie durante la gestione Valle (1200 aerei e 2000 motori FIAT « A. 74 » per circa 1 miliardo di valore) venne necessariamente mantenuta poiché all'epoca l'industria nazionale non aveva nulla di meglio da offrire alla 1ª linea della Specialità, in attesa dei risultati che dovevano produrre i primi modelli dotati del motore Mercedes Benz « DB. 601 » lineare, su cui stavano da tempo lavorando Macchi, OMIR, Caproni/Vizzola, Aeritalia.

Il proposito di non modificare la situazione produttiva era motivato anche dalla necessità di non creare scompigli e disorientamenti produttivi nel delicato momento di transizione, che coincideva con l'entrata in guerra della nazione, anche se veniva data per scontata la necessità di dover affrontare l'agguerrito nemico con una condizione d'inferiorità non inferiore ai 12 mesi ma che in effetti si prolungherà circa il doppio come tempo reale.

Per la linea da bombardamento non si prevedevano cambiamenti rivoluzionari se non per il SM. 79 che stava accusando un principio di obsolescenza ma che si pensava di sostituire quanto prima col nuovo modello SM. 84.

Nel settore della ricognizione marittima l'entrata in servizio del CMASA RS. 14 doveva migliorare notevolmente il servizio e si pensava di sostituire gradualmente l'obsoleto Cant. 501 ormai ai limiti della sua massima capacità interpretativa e tecnica.

Commesse aeromobili periodo 1939/1940

<i>BREDA</i>			Matricola		Importo	Ditta	N.contratto DGCA
Ba.88	n.	81	MM. 3962/4042	L.	58.634.160	Breda	4416
	n.	19	MM. 4246/4264	L.	13.870.000	Breda	4417
	n.	24	MM. 4594/4617	L.	19.440.000	IMAM	897
	n.	24	MM. 5486/5509	L.	19.911.986	IMAM	906
Ba.25	n.	12	MM. 50838/50849	L.	1.230.000	SAI	273
	n.	20	MM. 50862/50881	L.	2.028.000	SAI	662
	n.	40	MM. 50882/50921	L.	3.418.000	CNA	1314
	n.	6	MM. 51072/51077	L.	1.014.000	SAI	274
	n.	3	MM. 51778/51790			SAI	275
Ba.65	n.	39	MM. 75243/75281	L.	14.016.000	Vizzola	3675
TOTALE	n.	268		L.	134.707.000		
<i>MACCHI</i>							
MC.200	n.	99	MM. 4495/4593	L.	39.600.000	Macchi	729
MC.200	n.	82	MM. 5081/5162	L.	32.800.000	Breda	708
MC.200	n.	38	MM. 5163/5200	L.	15.162.000	Breda	4368
MC.200	n.	60	MM. 5201/5260	L.	23.940.000	Breda	4374
MC.200	n.	100	MM. 5261/5360	L.	39.900.000	Macchi	750/752
MC.200	n.	45	MM. 5770/5814	L.	17.264.250	Macchi	903/920
MC.200	n.	10	MM. 6795/6804	L.	3.990.000	Macchi	675/699
MC.200	n.	24	MM. 6805/6828	L.	9.576.000	Macchi	702/703
MC.200	n.	62	MM. 6829/6890	L.	24.738.250	Macchi	695/725
TOTALE	n.	250		L.	206.970.250		
<i>AVIS</i>							
C.4	n.	6	MM. 11585/11590	L.	540.000	Avis	1511
<i>OMIR</i>							
Re.2000	n.	5	MM. 5068/5072	L.	2.916.416	Omir	410
<i>S.A.I.</i>							
Sai.10	n.	10	MM. 56363/56372	L.	1.300.000	Sai	4413
<i>NARDI</i>							
FN.305	n.	15	MM. 50428/50442	L.	2.044.000	Piaggio F.	4520
FN.305	n.	17	MM. 50444/50460	L.	2.268.000	Piaggio F.	4519
<i>AERITALIA</i>							
CR.42	n.	200	MM. 4265/4464	L.	64.000.000	Aeritalia	3251
G.50/B	n.	5	MM. 3615/3619	L.	1.942.000	CMASA	306

G. 50	n. 45	MM. 3570/3614	L. 14.091.300	CMASA	305
CR. 25	n. 10	MM. 3651/3660	L. 7.754.250	Aeritalia	310
CR. 32/Q	n. 50	MM. 4618/4667	L. 9.900.000	Aeritalia	607
G. 50	n. 36	MM. 4721/4756	L. 14.099.000	CMASA	307
CR. 30/B	n. 10	MM. 4927/4936	L. 2.064.000	CANSA	304
G. 50	n. 30	MM. 4937/4966	L. 10.650.000	CMASA	420
CR. 42	n. 101	MM. 4967/5067	L. 31.314.000	Aeritalia	667
G. 50	n. 100	MM. 5361/5460	L. 36.500.000	CMASA	496
G. 50/Bis	n. 25	MM. 5461/5485	L. 11.140.000	CMASA	618
CR. 42	n. 200	MM. 5510/5709	L. 62.720.000	Aeritalia	3287
G. 50/Bis	n. 315	MM. 5933/56247	L. 125.540.000	Aeritalia	3358
CR. 42	n. 40	MM. 6248/6287	L. 12.280.000	Aeritalia	3292
CR. 42	n. 20	MM. 6288/6307	L. 5.984.000	Aeritalia	3302
CR. 42	n. 50	MM. 6903/6952	L. 15.657.000	Aeritalia	3315
G. 50/Bis	n. 10	MM. 6963/6962	L. 4.155.080	CMASA	580
CR. 42	n. 39	MM. 6963/7001	L. 12.010.640	Aeritalia	3291
CR. 42	n. 45	MM. 7002/7046	L. 14.091.300	Aeritalia	3317
BR. 20	n. 12	MM. 21708/21719	L. 11.280.000	Aeritalia	3125
BR. 20	n. 10	MM. 21720/21729	L. 10.560.000	Aeritalia	610
BR. 20M	n. 64	MM. 21866/21929	L. 60.160.000	Aeritalia	663
BR. 20M	n. 32	MM. 22236/22267	L. 100.572.000	Aeritalia	3261
BR. 20M	n. 64	MM. 22605/22667	L. 906.000	Aeritalia	3262
C. 5	n. 12	MM. 50850/50861	L. 906.000	CANSA	3215
TOTALE	n. 1525		L. 639.330.590		

A.V.I.A.

FL. 3	n. 40	MM. 56313/56352	L. 1.732.000	Avia	3283
FL. 3	n. 50	MM. 56373/56422	L. 3.120.000	Agusta	4056
TOTALE	n. 90		L. 4.852.000		

S.A.I.M.A.N.

Sa. 202	n. 100	MM. 51078/51177	L. 8.259.000	Saiman	691
---------	--------	-----------------	--------------	--------	-----

SIAI

SM. 85	n. 10	MM. 21597/21606	L. 3.715.000	Siai	3865
SM. 79	n. 12	MM. 21627/21638	L. 9.140.000	Ausa	646
SM. 79	n. 8	MM. 21681/21688	L. 5.800.000	Macchi	620
SM. 85	n. 19	MM. 21689/21707	L. 13.376.000	Siai	647
SM. 79	n. 24	MM. 21730/21753	L. 17.400.000	Omira	263
SM. 79	n. 51	MM. 21790/21840	L. 36.414.000	Siai	623
SM. 85	n. 4	MM. 21846/21849	L. 1.510.000	Siai	3866
SM. 79	n. 16	MM. 21850/21865	L. 11.600.000	Ausa	626
SM. 79	n. 16	MM. 21930/21945	L. 11.478.000	Omira	315
SM. 79	n. 19	MM. 21982/22000	L. 14.020.000	Siai	841/a
SM. 79	n. 24	MM. 22009/22032	L. 18.650.000	Ausa	639
SM. 79	n. 24	MM. 22033/22056	L. 17.400.000	Siai	675

SM. 79	n. 14	MM. 22057/22070	L. 10.192.000	Omir	342
SM. 79	n. 40	MM. 22071/22110	L. 28.875.480	Siai	676
SM. 79	n. 8	MM. 22111/22118	L. 5.824.000	Ausa	670
SM. 79	n. 8	MM. 22119/22126	L. 5.824.000	Ausa	669
SM. 79	n. 16	MM. 22127/22142	L. 11.600.000	Omir	343
SM. 79	n. 45	MM. 22163/22207	L. 34.816.000	Siai	689
SM. 79	n. 28	MM. 22208/22235	L. 30.350.000	Omir	540
SM. 79	n. 15	MM. 22268/22282		Omir	523
SM. 79	n. 79	MM. 22283/22361	L. 59.250.000	Siai	735
SM. 79	n. 20	MM. 22546/22565	L. 14.470.000	Siai	841
SM. 79	n. 10	MM. 22566/22575	L. 7.250.000	Omir	235
SM. 79	n. 10	MM. 22576/22585	L. 7.250.000	Omir	236
SM. 79	n. 10	MM. 22586/22595	L. 11.200.000	Ausa	569
SM. 79	n. 5	MM. 22596/22600		Ausa	569/a
SM. 82	n. 50	MM. 60270/60319	L. 66.200.000	Siai	734
SM. 82	n. 20	MM. 60320/60339	L. 26.480.000	Siai	830
SM. 81/T	n. 27	MM. 60340/60366	L. 25.840.000	Caproni	749
				Predappio	
SM. 75	n. 32	MM. 60367/60398	L. 50.810.912	Siai	4889
SM. 83	n. 10	MM. 60399/60409	L. 23.840.000	Siai	837
TOTALE	n. 674		L. 580.475.892		

CAPRONI

F. 5	n. 11	MM. 5921/5931	L. 3.245.000	Vizzola	4424
Ca. 311	n. 36	MM. 11442/11477	L. 14.558.000	Taliedo	3745
Ca. 311	n. 28	MM. 11479/11506	L. 10.040.000	CAB	3898
Ca. 311	n. 12	MM. 11507/11518	L. 4.852.000	Taliedo	3809
Ca. 311	n. 36	MM. 11519/11554	L. 16.180.000	Taliedo	3898
Ca. 311	n. 30	MM. 11555/11584	L. 11.323.200	Taliedo	4146
Ca. 311	n. 20	MM. 11597/11616	L. 8.955.600	CAB	687
Ca. 311	n. 36	MM. 11617/11652	L. 15.652.000	Avis	712
Ca. 311	n. 32	MM. 11653/11684	L. 14.872.960	Taliedo	4407
Ca. 311	n. 12	MM. 11685/11696	L. 5.577.360	CAB	4550
Ca. 309	n. 20	MM. 11795/11814	L. 6.830.000	CAB	4551
Ca. 135/Bis	n. 32	MM. 21565/21596	L. 24.640.000	Taliedo	602
Ca. 310	n. 10	MM. 21607/21616	L. 6.500.000	Taliedo	3670
Ca. 310	n. 10	MM. 21617/21626	L. 3.900.000	Taliedo	3694
Ca. 310	n. 16	MM. 21639/21654	L. 7.815.000	Taliedo	3726
Ca. 310	n. 36	MM. 21754/21789	L. 22.458.400	CAB	4463/4483
Ca. 164	n. 50	MM. 50748/50797	L. 4.442.000	Predappio	321
Ca. 148/C	n. 6	MM. 60477/60482	L. 13.846.890	Taliedo	4792
AP. 1	n. 4	MM. 75310/75313	L. 2.200.000	CAB	4020
CA. 164	n. 150	MM. 50922/51071	L. 14.025.000	Predappio	747
TOTALE	n. 587		L. 201.913.410		

C.R.D.A.

Cant 1007	n. 18	MM. 20687/20704	L. 16.400.000	Crda	355
Cant 1007/Bis	n. 24	MM. 21205/21228	L. 31.760.000	Crda	450
Cant 1007/Bis	n. 26	MM. 21655/22162	L. 35.360.000	Crda	453
Cant 1007/Bis	n. 20	MM. 22143/22162	L. 18.824.000	Crda	452
Cant 1007/Bis	n. 32	MM. 22363/22394	L. 30.118.400	Crda	451
Cant 501	n. 30	MM. 35286/35315	L. 23.663.200	Crda	454
Cant 501	n. 24	MM. 35316/35339		Crda	455
Cant 501	n. 20	MM. 35340/35359	L. 4.060.000	Crda	519
Cant 501	n. 12	MM. 35374/35385	L. 6.859.500	Aersicula	673
Cant 501	n. 3	MM. 35398/35400			
Cant 501	n. 6	MM. 35423/35428	L. 2.580.000	Crda	1139
Cant 501	n. 20	MM. 35439/35458	L. 9.247.000	Aersicula	1206
Cant 506	n. 32	MM. 45224/45255	L. 14.545.700	Crda	661
Cant 506	n. 2	MM. 42256/45257	L. 860.000	Crda	353
Cant 506	n. 21	MM. 42258/45278	L. 34.068.800	Piaggio F.	561
Cant 506	n. 7	MM. 45283/45290		Piaggio F.	469
Cant 506	n. 6	MM. 45291/45296		Piaggio F.	3192
Cant 506	n. 12	MM. 45329/45340	L. 15.600.000	Crda	3289
Cant 506	n. 5	MM. 45341/45345	L. 4.840.600	Crda	463
					(ex Polonia)
TOTALE	n. 321		L. 248.527.200		

I.M.A.M.

Ro. 41	n. 16	MM. 4193/4208	L. 11.470.000	Agusta	711
Ro. 41	n. 16	MM. 4669/4684		Agusta	712
Ro. 41	n. 10	MM. 4685/4694		Agusta	713
Ro. 41	n. 16	MM. 4695/4710	L. 1.714.860	Avis	681
Ro. 41	n. 10	MM. 4711/4720	L. 1.070.000	Avis	688
Ro. 41	n. 25	MM. 4757/4781	L. 2.416.000	Avis	687
Ro. 41	n. 45	MM. 4782/4826	L. 4.410.000	Imam	1549
Ro. 41B	N. 30	MM. 4827/4856	L. 3.110.000	Avis	685
Ro. 41.B	n. 20	MM. 4907/4926	L. 2.140.000	Agusta	1319
Ro. 41.B	n. 5	MM. 5710/5714	L. 1.275.000	Imam	1552
Ro. 41.B	n. 5	MM. 5715/5719	L. 1.275.000	Imam	1551
Ro. 41.B	n. 25	MM. 5720/5744	L. 4.659.000	Imam	1426
Ro. 41.B	n. 25	MM. 5745/5769	L. 4.572.100	Imam	1425
Ro. 37/Bis	n. 24	MM. 11401/11424	L. 11.020.100	Imam	1427
Ro. 37/Bis	n. 8	MM. 11426/11433	L. 4.225.100	Avis	1413
Ro. 43	n. 21	MM. 27091/27111	L. 5.772.000	Imam	1477
Ro. 43	n. 3	MM. 27112/27114	L. 860.000	Avis	1559
Ro. 43	n. 18	MM. 27115/27132	L. 4.680.000	Imam	1214
Ro. 43	n. 40	MM. 27133/27172	L. 11.170.000	Imam	1560
TOTALE	n. 370		L. 80.462.160		

N.B. - Gli addestratori Ro. 41 hanno MM. della categoria caccia terrestri (declassificati)

Commesse alla Germania

Ju. 87/R2	n. 50	L. 212.500.000 (RM. 10.625.000)	Junkers A.G./Dessau
Ju. 87/B2	n. 50	L. 210.000.000 (RM. 10.500.000)	" "

Trasformazione n. 50 Ju.87/B2 in versione R2 (lunga autonomia) L. 2.500.000 (RM. 125.000)

Suddivisione velivoli prodotti

Ba. 88	n. 148	FN. 305	n. 32	Caccia	n. 1817
Ba. 25	n. 81	Sai. 10	n. 10	Bombardieri	n. 965
Ba. 65	n. 39	SM. 85	n. 33	Ricognitori	n. 571
MC. 200	n. 520	SM.79	n. 502	Addestratori	n. 819
CR. 42	n. 695	SM.81/T	n. 27	Combattimento	n. 158
G. 50	n. 211	SM. 82	n. 70	Assalto	n. 43
G. 50/Bis	n. 325	SM. 75	n. 32	Trasporti	n. 145
G. 50/B	n. 30	SM. 83	n. 10		
CR. 30/B	n. 10	F. 5	n. 11		
CR. 32/Q	n. 50	Ca. 135 Bis	n. 32		
BR. 20/M	n. 182	Ca. 310	n. 72		
C. 5	n. 12	Ca. 164	n. 200		
Ro. 41	n. 138	Ca. 148/C	n. 6		
Ro. 41/B	n. 100	AP. 1	n. 4		
Ro. 37/Bis	n. 40	Ca. 309	n. 20		
Ro. 43	n. 82	Ca. 311	n. 242		
C. 4	n. 6	FL. 3	n. 90		
Re. 2000	n. 5	Sa. 202	n. 100		
Cant. 1007	n. 18				
C. 1007 Bis	n. 112				
Cant. 501	n. 115				
Cant. 506 B	n. 86				

Suddivisione finanziaria commesse aeromobili

Ditta	Importo commessa	Velivoli prodotti	sub-licenza	Totale
1 AERITALIA	L. 541.759.210	1202	—	1202
2 CMASA	L. 94.601.380	—	261	261
3 CANSA	L. 2.970.000	12	10	22
4 AVIA	L. 3.120.000	90	—	90
5 SAIMAN	L. 8.259.000	100	—	100
6 BREDA	L. 144.406.160	100	180	280
7 MACCHI	L. 140.868.250	340	8	348
8 AVIS	L. 30.779.960	6	128	134
9 OMIR	L. 138.902.416	5	133	138

10	SAI	L.	5.572.000	10	41	51
11	PIAGGIO F.	L.	38.380.800	—	61	61
12	AGUSTA	L.	16.730.000	—	112	112
13	CNA	L.	3.418.000	—	40	40
14	VIZZOLA	L.	17.261.000	11	39	50
15	AUSA	L.	62.238.000	—	83	83
16	SIAI	L.	391.177.392	419	—	419
17	CAPRONI	L.	108.488.050	38	182	220
18	PREDAPPIO	L.	44.307.000	200	27	227
19	CAB	L.	56.060.360	116	4	120
20	CRDA	L.	198.611.900	261	—	261
21	AERSICULA	L.	16.106.500	—	35	35
22	IMAM	L.	93.957.186	171	48	219
TOTALE		L.	2.157.974.564	3081	1392	4473

Velivoli prodotti nel 1939	n. 1750	(N.B. n. 161 consegnati nel 1940)
Velivoli prodotti nel 1940	n. 2723	
TOTALE	n. 4473	
Velivoli prototipi presentati	n. 21	
TOTALE	n. 4494	
Velivoli esportati	n. 342	
TOTALE aerei prodotti	n. 4836	

Suddivisione motori prodotti

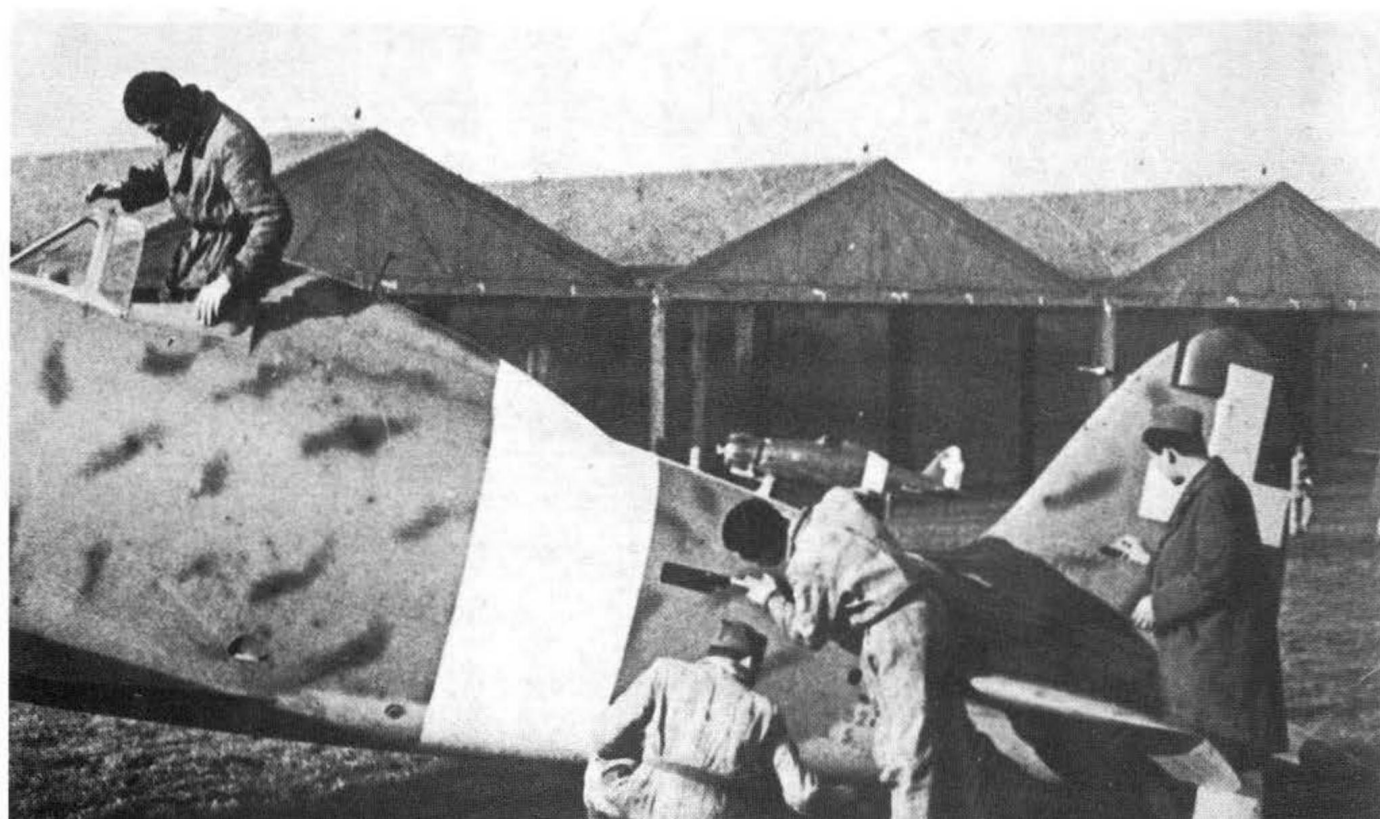
A. 74RC38 (R1C38)	n. 2014
A. 74RC42	n. 270
P. XIRC40Bis	n. 1100
P. VIIC45	n. 300
A. 126RC10 (RC34)	n. 680
A. 115Bis	n. 206
A. 128RC18 (RC21)	n. 696
RA. 1000RC44	n. 78
A. 110	n. 200
A. 82RC42/S	n. 16
A. 80RC41	n. 200
Delta RC40	n. 370
P. XIIRC35	n. 520
P. XVIRC60	n. 36
A.D/2	n. 100
CNA/D.4	n. 200
Motori prodotti compless. nel 1940	n. 7264

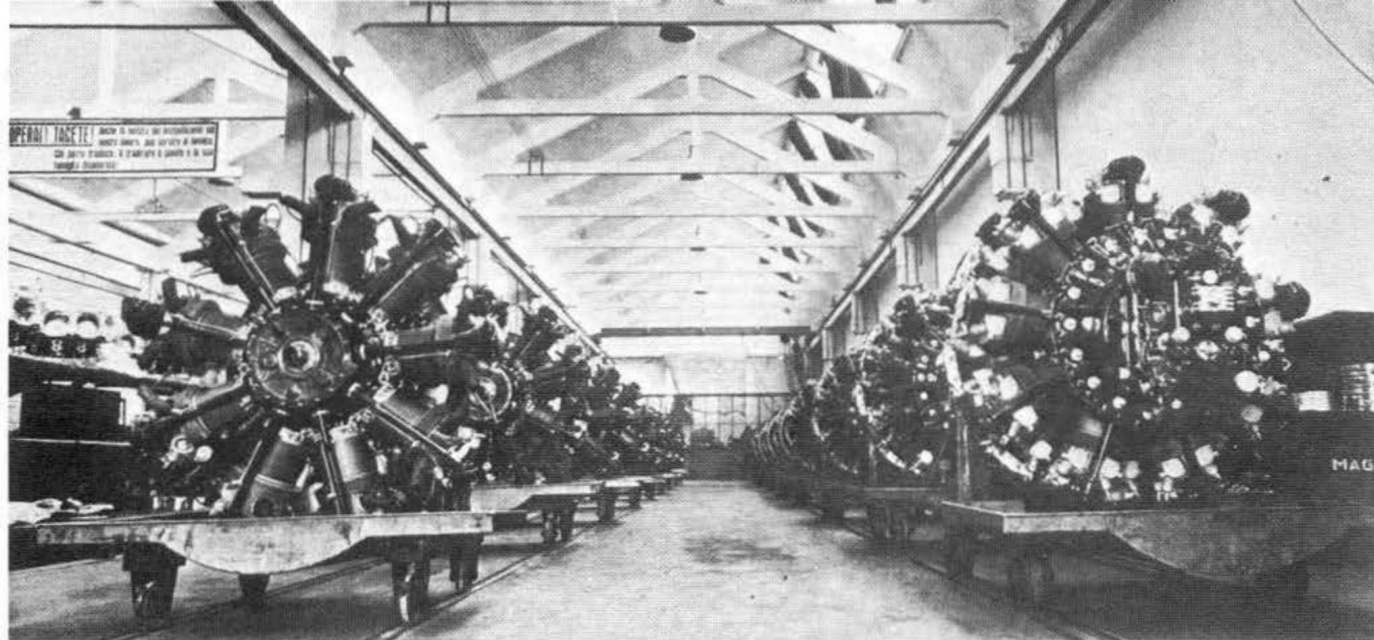
Fotografie



Velivoli della R.A. in servizio dal 1940. Il bimotore Ca.311 entrato in linea con i reparti da O.A. Affiancava il superato Ro.37 nelle ricognizioni più impegnative e lontane. Volava a 365 Km/h, autonomia di 1600 Km., 3 persone d'equipaggio, 3 armi cal 7,7.

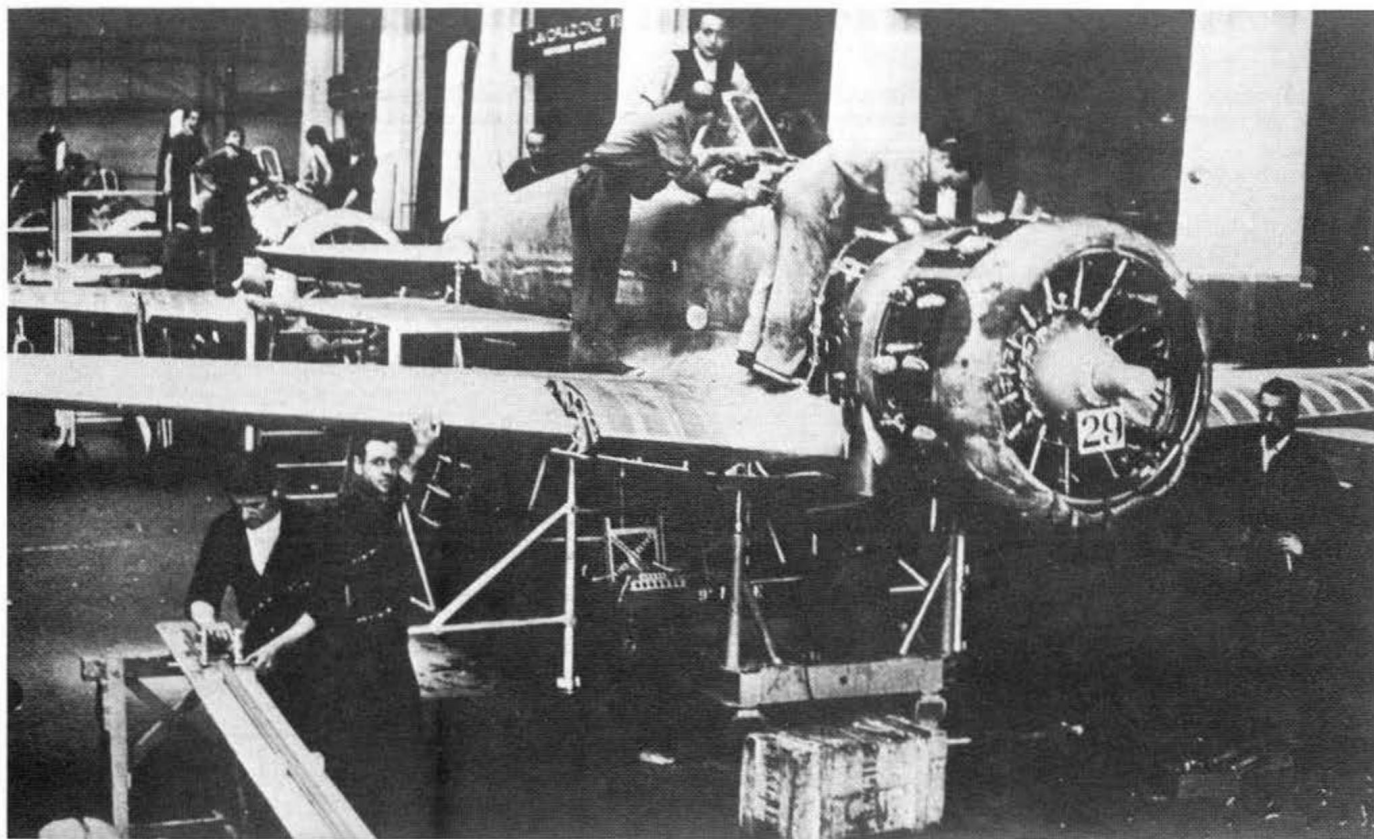
Lonate Pozzolo. Allestimento finale dei MC.200 usciti dalle officine di Varese della Macchi. Il personale della R.A. provvede all'applicazione dei contrassegni numerici e d'identificazione prima della consegna ai reparti dei velivoli.





Linea di consegna finale dei motori stellari Alfa 128 prodotti dalle officine Alfa Romeo di Milano. Nelle officine Aerfer di Pomigliano d'Arco veniva invece costruito il motore lineare Benz DB.601 la cui licenza era stata assegnata all'Alfa Romeo.

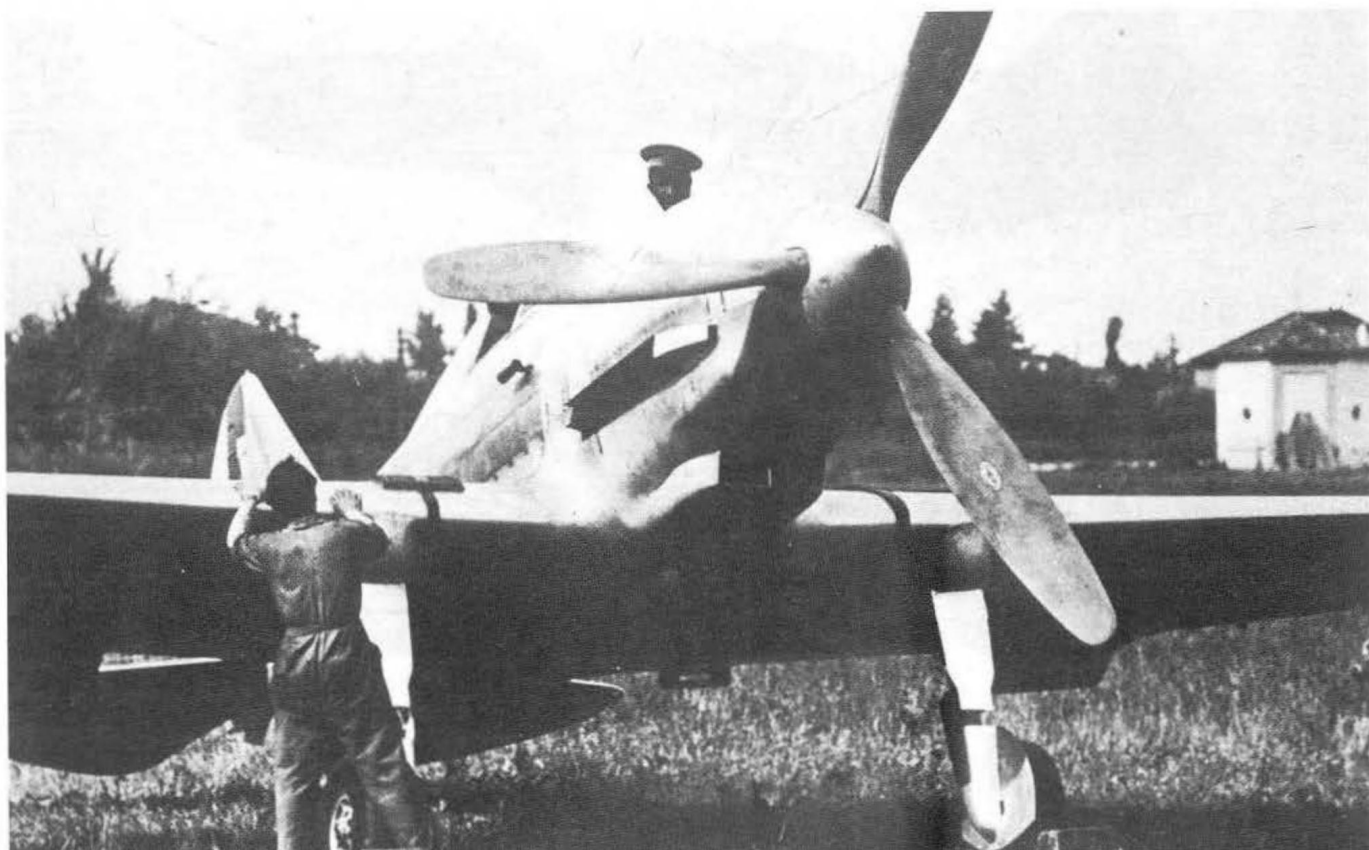
Linea di montaggio del MC.200 presso le officine aeronautiche Breda di Sesto S. Giovanni che assieme alla Macchi ed alla SAI di Passignano erano impegnate nella produzione del caccia "Saetta" ormai avviato in grandi serie costruttive per la R.A.





Velivoli della R.A. in servizio dal 1940. Il caccia a motore stellare OMIR-Re.2000 con motore Piaggio PXIRC40 da 1000 HP. e velocità di 530 Km/h. Il velivolo Reggiane venne costruito in pochi esemplari per la R.A. a causa di numerose prevenzioni costruttive e progettuali (Coll. S. Govi).

Velivoli della R.A. presentati nel 1940 - Il caccia OMIR-Re.2001 con motore lineare DB.601 da 1050 HP, collaudato in volo nel luglio. Derivava in parte dal Re.2000 da cui era stato estrapolato dopo il rifiuto della R.A. - Volava a 563 Km/h ed aveva 2 armi da 12,7 (Collezione S. Govi).





Velivoli della R.A. presentati nel 1940. Il caccia Macchi C.202 estrapolato in parte dal C.200. Dotato di motore DB.601, con due armi sincronizzate da 12,7, volava a 600 Km/h. Rappresentava il futuro immediato della R.A. per le sue caratteristiche di volo.

Nel 1940 volava anche il primo dei velivoli a getto italiani e fra i primi del mondo della categoria: il Caproni Campini CC.2 munito di motoreattore I.F. in grado di sviluppare una velocità sui 250/300 Km/h. Un interessante esperimento rimasto però fine a sé stesso.



Situazione generale Aviazione italiana 1939/1940

AVIAZIONE CIVILE

ALA LITTORIA	1939	1940
SM. 71	2	4 (+ 2)
SM. 73	16	17 (+ 1)
SM. 75	31	36 (+ 5)
Ju. 52/3m.	2	4 (+ 2)
CA. 133/C	8	8
Ba. 44	4	5 (+ 1)
Borea	2	5 (+ 3)
Ro. 10	1	1
Beechcraft	1	1
Fokker F. VII	1	2 (+ 1)
MC. 94	7	8 (+ 1)
MC. 100	2	3 (+ 1)
S. 66	8	6 (- 2)
SM. 87	1	4 (+ 3)
Cant. 506/C	18	24 (+ 6)
CA. 111/C	1	2 (+ 1)
SM. 72	—	1 (+ 1)
SM. 74	3	3
TOTALE	108	134 (+ 26)

LATI

SM. 76	—	1 (+ 1)
SM. 75	1	2 (+ 1)
SM. 82/C	—	2 (+ 2)
SM. 83	10	10
G. 2	1	1
TOTALE	12	16 (+ 4)

AVIOLINEE ITALIANE

G. 18/18 V.	10	10
DC. 2	1	1
SM. 73	6	6
APR. 2	1	1
TOTALE	18	18

SOC. AVIOTRASPORTI AOI

CA. 148/C	6	6
Fokker F. VII	1	1

DITTE E SOCIETÀ PRIVATE

CA. 111 (Soc. Ceratto)	1	1
Ca. 310 (Soc. Caproni)	1	1
Fokker F. VII		
(Comp. Naz. Impr. Elettriche)	1	1
Ba. 79/S (Soc. Breda)	1	1
SM. 81/B (SIAI)	1	1
SM. 84/B (SIAI)	1	1
TOTALE	6	6

AEROMOBILI DI PROPRIETÀ DELLO STATO

Ca. 101	4	2
SM. 73	1	2
SM. 75	1	2
SM. 79/C	11	11
SM. 81/C	6	7
SM. 83/C	2	3
Ba. 39	1	2
Ca. 133/C	2	3
Ca. 309/C	21	21
Ca. 310/C	4	4
Fiat G. 8	1	1
BR. 20/C	2	2
Cant. 506/C	4	6
Cant. 509	1	1
Cant. 1012	1	2
S. 55/X	1	1
Cant. 508	—	1
Ca. 100	15	15
Sai 2/S	2	2
Sai. 7	2	2
FN. 305	11	11
FN. 310	1	1
Jona J. 6	1	1
TOTALE	96	104

AEROMOBILI DI PROPR. PRIVATA E SOCIALE

Ba. 15	52	2
Ba. 26	1	1
Ba. 33	3	3
Ba. 39	5	5
Ca. 97	2	2
Ca. 100	23	23
Ca. 166	2	2
Ca. 310	1	1
Fiat G. 8	2	2
FL. 3	1	1
FN. 315	1	1

Hanriot	1	1	OSA. 135	—	1
Macchi M. 18	1	1	Bs. Alca	1	1
Macchi M. 70	1	1	Tipsy 2	1	1
Sai. 2	6	6	TOTALE	193	195
Sai. 3	9	9			
Sa. 202	31	31			
Sa. 204	1	1	<i>AEROMOBILI DI PROPR. R.U.N.A.</i>		
Ba. 19 Bis	2	2	Fokker F. VII	1	1
Ba. 28	1	1	Ca. 100	60	60
IMAM Ro. 5 Bis	8	8	Ba. 15	30	30
IMAM Ro. 6	1	1	Ca. 101	1	1
IMAM Ro. 26	1	1	Ba. 39	6	6
Fiat AS. 1	3	3	Ba. 79	1	1
Fiat G. 5	3	3	Fiat AS. 1	95	95
Fairchild	4	4	Fiat AS. 2	10	10
Zlin XII	2	2	IMAM Ro. 5 Bis	32	32
D.H. Moth	6	6	IMAM Ro. 1	1	1
D. H. Puss	1	1	SIAI S. 56	2	2
FN. 305	3	3	Monospar	1	1
SIAI S. 56	2	2	IMAM Ro. 6	1	1
Klemm L. 21	2	2	Cant. 26	2	2
W. Straight	1	1	Cant. 10 Ter	1	1
D.H. 90	1	1	Sai 2/S	1	1
Comper	1	1	Sai 3	1	1
Swift	1	1	Rjan	1	1
Bf. 108	1	1	U. 12/A	1	1
Fi. 156	1	1	Sa. 202	6	6
Nuvoli N. 5	1	1	Zlin XII	1	1
Piaggio P. 12	1	1	Ca. 100/I	15	15
CNA. 15	—	1	TOTALE	270	270

Tipo di velivolo	1939 consistenza	1939/1940 incremento	1939/1940 diminuzioni	(31.12.1940) consistenza
<i>CACCIA</i>				
CR. 32	367	50	235	182
CR. 42	116	695	175	636
MC. 200	29	520	12	537
G. 50	48	511	21	538
Re. 2000	1	5	—	6
F. 11	1	11	—	12
RO. 44	32	3	12	23
TOTALE	594	1795	455	1934
<i>ASSALTO</i>				
Ba. 88	100	39	99	40

Ba. 65	135	39	159	15
AP. 1	40	4	34	10
CR. 25	1	10	—	11
Ba. 64	14	—	9	5
TOTALE	290	92	301	81
<i>BOMBARDIERI</i>				
SM. 79	297	501	160	638
SM. 81	416	—	252	164
SM. 85	19	14	33	—
BR. 20	138	96	68	166
Ca. 135	33	32	25	30
Cant. 1007	52	78	12	118
Ca. 133	191	—	119	72
P. 32	25	—	25	—
Cant. 506	27	86	3	110
TOTALE	1198	807	697	1298
<i>RICOGNITORI</i>				
Ro. 43	48	82	11	119
M. 41	8	—	8	—
Ro. 37	338	40	176	202
Ro. 1	26	—	8	18
Ca. 309	70	20	21	69
Ca. 311	74	42	11	105
S. 55	13	—	12	1
Cant. 501	163	115	46	232
S. 78	35	—	35	—
Ca. 312	—	6	—	56
TOTALE	945	377	414	908
<i>SCUOLA/ADDESTRAMENTO</i>				
G. 8	53	—	—	53
Ba. 28	43	—	16	27
Ba. 25	482	90	106	466
FL. 3	10	90	1	99
Sa. 202	15	100	4	109
CR. 30/B	36	10	12	34
G. 50/B	5	25	—	30
FN. 305	45	32	4	73
Ro. 41	213	238	72	379
CR. 30	36	—	6	30
CR. 20	15	—	15	—
Ro. 30	10	—	10	—
Ca. 100	333	—	69	264
Sai. 10	—	10	—	10
C. 4	—	6	—	6
C. 5	—	12	—	12

Ca. 164	—	200	4	196
FN. 315	2	—	—	2
TOTALE	1298	813	319	1790
<i>TRASPORTO</i>				
Ca. 101	16	—	2	14
SM. 81/T	—	27	—	27
Ca. 133/T	68	—	12	56
Ca. 111	66	—	10	56
SM. 75	—	32	1	31
SM. 82	1	70	—	71
TOTALE	151	129	25	255

<i>Riepilogo 1939/1940</i>	Consistenza 1939	Incremento 1939/40	Diminuzioni 1939/40	Consistenza 1940
Caccia	594	1795	455	1934
Bombardieri	1198	807	697	1298
Assalto	290	92	301	81
Ricognitori	945	377	414	908
Scuola	1298	813	319	1790
Trasporto	151	129	25	255
TOTALE	4476	4013	2211	6266

1939/1940 Situazione generale riepilogativa Aviazione italiana

	Consistenza 1939	Incremento 1939/40	Diminuzioni 1939/40	Consistenza 1940
Aviazione Civile	145	31	2	174
Società private	6	—	—	6
Aeromobili statali	96	10	2	104
Aeromobili privati	193	2	—	195
Aerom. R.U.N.A.	270	—	—	270
Aeromobili R.A.	4476	4013	2211	6266
Totale:	5186	4055	2215	7015

N.B. - Nelle diminuzioni sono comprese le perdite di guerra per qualsiasi motivo dal 10.6.40 al 31.12.40, i velivoli andati fuori uso per cause varie e gli aeroplani inviati alla demolizione per vetustà. Fra gli incrementi sono esclusi i velivoli acquistati dalla Germania ed esclusi i velivoli esportati.

Consuntivo di guerra 1940

La situazione politico-strategica in Europa si era radicalmente modificata nel 1940, a tutto vantaggio delle potenze dell'Asse.

Le vittoriose campagne di guerra in Polonia, Norvegia, Olanda e Francia ottenute dalla Germania e di riflesso anche dall'Italia, avevano creato per l'Asse più favorevoli condizioni strategiche e maggiore peso politico in tutto il continente.

L'intera Francia Nord-occidentale, ad eccezione del modesto territorio sottoposto alla sovranità del Governo Petain, era sotto il ferreo controllo militare del Reich che controllava ed utilizzava le importanti basi aeronavali sulle coste atlantiche che dovevano rivelarsi, nel successivo prosieguo del conflitto, di straordinaria importanza per la guerra sottomarina impostata su larga scala dalla *Kriegs-Marine*.

L'Italia, a differenza della Germania, non aveva voluto garantirsi ed assicurarsi maggiori prospettive strategiche in Francia e Nord Africa, che il Trattato d'armistizio con la Francia avrebbe potuto concederle, e, conseguentemente, la situazione militare e politica era rimasta negativamente invariata pur nella convinzione, maturata al vertice delle FF.AA., di aver rinunciato gratuitamente, senza adeguata contropartita, ad irripetibile occasione che avrebbe avuto più tardi gravi conseguenze militari e strategiche per l'Asse. Attestata saldamente alle frontiere occidentali d'Europa, la Germania cercò - attraverso la sua consumata abilità diplomatica - di mettere un pò d'ordine nell'intricato mondo balcanico, associando gradualmente al patto tripartito Ungheria, Romania, Bulgaria per avvicinarsi il più possibile alle frontiere dell'URSS, assicurarsi le fonti energetiche dei pozzi petroliferi romeni, isolare Jugoslavia e Grecia gravitanti nell'orbita di influenza della Gran Bretagna, raggiungere i confini della neutrale Turchia per fare azione di pressione onde evitare pericolosi sbilanciamenti che avrebbero potuto compromettere la sicurezza del Reich ai confini sud-orientali d'Europa nell'ipotesi di passaggio dei turchi in campo alleato, sfruttare accortamente i risentimenti e le preoccupazioni verso l'URSS di molte nazioni europee confinanti.

Contemporaneamente accordi e alleanze venivano raggiunti con la Slovacchia, uno stato satellite nato dopo lo smembramento della Cecoslovacchia, e con la Finlandia nell'estremo nord, desiderosa quest'ultima di ripristinare con l'aiuto di un forte alleato la sua integrità territoriale mutilata dall'intervento militare sovietico a conclusione della valorosa ma sfortunata campagna per resistere all'aggressione russa del

1939.

Si stava maggiormente delineando con la frenetica attività diplomatica del Reich a base di garanzie, accordi, trattati e protezioni di ogni genere, la futura strategia del Führer per fronteggiare lungo l'intera estensione delle frontiere europee dell'URSS ogni eventuale, successiva minaccia di nuove rivendicazioni territoriali sovietiche, come accaduto nel passato a spese di Polonia, Finlandia, Romania, costrette, volenti o no, a subire e cedere secondo la tradizionale politica aggressiva ed espansionistica dell'Unione Sovietica. Gli accordi militari dell'Asse presupponevano, oltre che un freno alle ambizioni russe, comuni intenti di natura politica e militare in funzione antibolscevica su cui molte nazioni d'Europa condividevano in diversa misura principi ideologici e nel contempo timori non infondati dopo gli ultimi recenti avvenimenti. Indubbiamente l'avventata campagna di guerra dell'Italia contro la Grecia, non contemplata nei piani della Germania, aveva notevolmente compromesso e ritardato la laboriosa ma metodica attività diplomatica tedesca e la relativa preparazione militare in atto per l'operazione «Barbarossa», distogliendo le unità della Wehrmacht al previsto trasferimento ai confini con l'URSS per dirottarle cautelativamente nell'Europa sud-orientale e liquidare le zone di potenziale pericolo che ancora sussistevano alle spalle dello schieramento tedesco, definendo nel contempo, compiutamente, la posizione politica di Grecia e Jugoslavia e la loro importanza strategica nei Balcani e nel Mediterraneo orientale. Nonostante tali improvvise e imprevedibili complicazioni, la Germania possedeva a sufficienza capacità d'azione, mezzi e risorse in misura tale da fronteggiare e risolvere senza eccessive preoccupazioni, difficoltà previste e frappe, anche se la soluzione dei nuovi problemi emersi avrebbe certamente richiesto un tempo superiore a quello stabilito e programmato per l'inizio della «Barbarossa».

Il confronto diretto con l'Inghilterra, basato essenzialmente sulla guerra aerea nei cieli inglesi, aveva dato deludenti risultati e la *Lufwaffe* aveva subito gravi perdite in personale preparato e materiale di volo, al punto da convincere il Führer a desistere dall'offensiva aerea diurna modificando strategia, criteri tattici, entità e partecipazione ora in forma ridotta con una diversa scelta di obiettivi che non rispondevano più ad una visione preliminare e di valutazione dell'invasione vera e propria, bensì più a una politica offensiva di pressione incostante, discontinua negli obiettivi e finalità, scarsamente rilevabile nell'economia di guerra e dal risultato quanto mai aleatorio. La «Sea Lowe» venne quindi accantonata in attesa che si creassero più favorevoli condizioni per attuarla con migliori possibilità di successo.

Il fallimento dell'«England Blitz» comportò per la Germania la ricerca di una nuova prospettiva offensiva da esplicitare sollecitamente sui 360° del teatro di guerra europeo: si intensificò la guerra sottomarina, si tentò, aggirando l'Inghilterra a nord, una audace politica offensiva navale contro i rifornimenti dagli USA e dal Commonwealth, con la costituzione in Atlantico di una squadra da battaglia per la «guerra di corsa» tentativo fallito per la vigilanza della «Home Fleet»; si pensò anche al Mediterraneo e all'Africa Settentrionale con possibili interventi di forze rifiutati però dall'Italia, ed infine l'attenzione del Führer si rivolse ad est dove l'intuizione e il pensiero di Hitler subodoravano una latente minaccia alle spalle della Germania che era necessario eliminare o neutralizzare sollecitamente prima di sferrare l'attacco decisivo all'Inghilterra. Si voleva evitare, nel pensiero dell'OKW, la possibilità di una guerra su due fronti come si era presentata alla Germania nel 1914/18.

Ben diversa era invece la situazione strategica e militare dell'Italia che, a differenza della Germania, era impegnata in una guerra contro l'Inghilterra sui fronti terrestri dell'ASI e dell'AOI, sul Mediterraneo centro-orientale e si batteva nei cieli su Sicilia, Sardegna, Malta, Dodecaneso; una serie di fronti di guerra che assorbivano grandi risorse in uomini, materiali e mezzi tratta dal modesto potenziale bellico disponibile. L'apertura del fronte greco, non necessaria né tanto meno indifferibile, aveva peggiorato ancor più la situazione generale e aggravato maggiormente le difficoltà in cui si dibatteva l'intera nazione.

L'analisi dettagliata dei primi 6 mesi di guerra dell'Italia presentava in bilancio aspetti negativi anche se non preoccupanti, poiché se alcuni vistosi errori di valutazione avevano compromesso risultati strategici realizzabili diversamente, era ancora possibile trovare adeguate soluzioni e reintegrare sollecitamente il potenziale bellico disponibile all'inizio del conflitto depauperato in forma dispersiva su diversi fronti di guerra.

L'applicazione formale di taluni postulati insiti nel trattato d'alleanza con la Germania, impegni peraltro non voluti, richiesti o sollecitati dai tedeschi, certamente non bisognosi dell'aiuto di reparti aerei italiani nella lotta contro l'Inghilterra, avevano dirottato irrazionalmente verso il nord Europa una G.U.A. di formazione con oltre un centinaio di bombardieri e caccia, la cui presenza e capacità sarebbe stata certamente più preziosa sul fronte dell'Africa Settentrionale per rafforzare e reintegrare la semidistrutta 5ª Squadra Aerea. Ma a tale discutibile iniziativa giustificabile ed accettabile solo nello spirito dell'alleanza italo-tedesca, era necessario valutare l'apertura del fronte con la Grecia, unilateralmente

attribuibile a precisa volontà italiana, che aveva distratto, assorbito e logorato uomini, mezzi e materiali dell'Aeronautica e non meno di 700 aeroplani appartenenti a due G.U.A., ben diversamente utilizzabili sul fronte africano, che doveva a tutti gli effetti considerarsi come il più importante, fondamentale e determinante della strategia italiana e come tale quindi oggetto di tutte le attenzioni, impegni e sforzi congiunti dello SMG e di tutte le FF.AA. In realtà il fronte dell'ASI venne posto in secondo ordine e parzialmente trascurato a favore di quello greco-albanese, poiché il vertice politico, lo SMG e i dipendenti comandi terrestri avevano subito interamente e senza attenuanti un duro colpo al prestigio con la crisi di una mancata o insufficiente valutazione strategica generale emersa fra novembre-dicembre 1940, al punto da far passare in secondo ordine agli appelli, le esortazioni, i pericoli latenti e reali che il Comando Superiore FF.AA. dell'ASI invocava presso gli Alti Comandi di Roma. Molti responsabili rimasero in tal modo travolti da una crisi imprevedibile al momento in cui il piccolo ma agguerrito esercito greco passò all'offensiva, provocando una maggiore concentrazione di difficoltà contingenti che avevano impensatamente condizionato un organismo di elevate responsabilità quale lo Stato Maggiore Generale, che alla prova dei fatti aveva dimostrato gravi carenze e una insufficiente funzionalità. Le conseguenze della crisi furono oltremodo catastrofiche e si manifestarono negativamente sia sul fronte albanese, che di riflesso su quello della Libia. Il settore di guerra dell'AOI ormai definitivamente isolato, aveva esaurito la sua modesta capacità offensiva con una dispersiva politica multilaterale e attendeva fatalisticamente l'attacco finale del nemico, conscio che non poteva disporre più di ulteriori iniziative e possibilità belliche se non in un onorevole aspetto difensivo del residuo territorio dell'Impero, fondato in una concreta speranza di vittoria su altri fronti che avrebbe coinvolto positivamente di rimbalzo anche l'Africa Orientale Italiana. I risultati di guerra nei primi 6 mesi accertavano la perdita irreversibile di non meno di 300.000 soldati, marinai e aviatori, depennati dagli organici delle FF.AA. italiane per morte, ferimenti, cattura da parte nemica; del relativo armamento pesante, dell'equipaggiamento e di grandi quantità di materiali bellici; la perdita dai ruoli del naviglio militare di 42 navi da guerra e fra queste: 1 incrociatore, 9 CC.TT., 6 torpediniere, 19 sommergibili, 1 Mas, 3 navi ausiliarie nonché la perdita, sia pure momentanea, di 3 navi da battaglia, e la cancellazione dal patrimonio aeronautico di circa un migliaio di aerei di 1ª linea perduti per offesa nemica - in combattimento e a terra - per incidenti di vario genere.

L'aspetto positivo dei primi risultati di guerra era rappresentato dal superamento della crisi e da una migliore organizza-

zione diretta con diversa responsabilità di intendimenti, dal massimo vertice di comando delle FF.AA. italiane e soprattutto dalla fine dell'assurda guerra parallela con la Germania che non aveva prodotto alcun utile risultato se non dispersione di forze e di finalità.

Alla fine del 1940 la situazione aerea strategica italiana si presentava come segue:

Mediterraneo-Malta

Intensificata sorveglianza del Canale di Sicilia e degli approcci di provenienza occidentale da parte dell'Aeronautica di base in Sicilia e Sardegna. L'offensiva aerea su Malta proseguiva in modo discontinuo e veniva condotta con modeste formazioni di bombardieri non certamente in grado per metodi di impiego e potenzialità bellica di neutralizzare le robuste difese dell'isola.

Si era constatata un'accresciuta presenza di caccia avversari ed una escalation qualitativa con la totale scomparsa dei "Gladiator" sostituiti dagli "Hurricane" affiancati dai primi esemplari di "Spitfire" inviati nel Mediterraneo. Maggiore e più temibile risultava anche l'artiglieria contraerea coordinata dalla centrale operativa di Rabat che aveva ora a disposizione due nuove postazioni radar a Kala Hill (penisola di Madliena) e a Ras el Jetal (Jebel) nei pressi di Forte Leonardo; era stato costituito il primo squadrone di "Hurricane" (216° Sqdn.) rafforzata ancor più la difesa antiaerea dell'isola. Al miglioramento qualitativo del materiale di volo nemico non aveva corrisposto identico progresso da parte italiana poiché solo il MC. 200 poteva considerarsi tecnicamente come il più valido fra i velivoli da caccia messi in campo dalla R.A. con prevedibili conseguenze per le missioni offensive e di scorta sull'isola.

Le lacune del bombardamento in quota erano state parzialmente integrate dall'entrata in servizio degli Stukas Ju. 87 che in un centinaio di esemplari erano stati forniti dalla Germania e che gradualmente stavano entrando in azione con buoni risultati distruttivi e di precisione. Buoni risultati si stavano ottenendo anche con gli aerosiluranti la cui attività offensiva si stava ampliando notevolmente nel Mediterraneo centrale e orientale.

Africa Orientale

La situazione in AOI dopo gli iniziali risultati ottenuti con la partecipazione quasi totale delle forze aeree disponibili che avevano permesso la conquista del dominio aereo, stava lentamente ma irreversibilmente scendendo verso livelli di efficienza insufficienti ad intraprendere azioni di un certo rilievo in quanto accettabili a malapena per modeste azioni loca-

li; a ciò aggiungasi l'aspetto qualitativo del materiale di volo le cui massime manifestazioni tecnologiche erano rappresentate dal SM. 79 per il bombardamento e dal CR. 42 per la caccia, contrapposti ai "Blenheim" ed ai primi "Hurricane" che in numero sempre più crescente, o quanto meno immutato, avevano riconquistato il dominio dei cieli africani e si stavano dedicando sistematicamente e con pervicacia tipicamente anglo-sassone alla distruzione di ciò che rimaneva sui campi dell'AOI, di cui fu vittima ardente sull'aeroporto di Addis Abeba persino il trimotore personale del Viceré d'Etiopia distrutto nell'incursione del 11.2.1941 assieme ad altri 3 SM. 79 e 4 Ca. 133.

L'idea di poter disporre in AOI del Re. 2000 di cui s'erano stranamente decantate insospettabili qualità competitive al confronto con l'"Hurricane", sfumò repentinamente nonostante i patetici appelli del Gen. Pinna, di fronte all'impossibilità del trasporto con SM. 82 ed alle negative risultanze con cui la DGCA ricondizionò le reali caratteristiche del caccia "Reggiane".

Non restava altra soluzione che attendere lo sviluppo degli eventi cui era stata legata indirettamente la sorte dell'impero.

Albania

Sul difficile fronte greco la situazione poteva considerarsi immutata. La R.A., che aveva sin dal principio conquistato la superiorità aerea eliminando rapidamente l'Aviazione ellenica, manteneva tale condizione di positività anche nei confronti della RAF, rintuzzando efficacemente l'offesa aerea sui porti e aeroporti albanesi esplicita prevalentemente nelle ore notturne, battendo in accaniti scontri diurni le formazioni da caccia della RAF anche quando comparvero i primi "Hurricane" e il combattimento assunse aspetti d'alta classe compensando con una migliore preparazione professionale acrobatica la superiorità tecnica del caccia inglese. Mai come sul fronte greco ebbe a manifestarsi, rispetto agli altri fronti di guerra, la presenza massiccia e multiforme della R.A. impegnata su disposizioni dello SMG in misura mai raggiunta prima e riteniamo successivamente nelle operazioni di guerra 42/43, con la presenza della 4ª Squadra Aerea e dell'Aeronautica Albania, in numero non inferiore ai 700 velivoli di ogni tipo.

Se non fu possibile ottenere determinanti risultati con una così massiccia presenza, lo si deve alle obiettive difficoltà climatiche, atmosferiche e ambientali trovate sul quel fronte di battaglia, che condizionarono non poco l'efficacia dei bombardamenti consentendo indirettamente all'Esercito greco di resistere al di là di ogni prevedibile possibilità anche se alla fi-

ne uscì logorato e disfatto dal terribile confronto.

Un risultato il cui merito va ascritto in buona parte all'azione ininterrotta e martellante dell'Aeronautica ed alle doti di sacrificio e di sopportazione del soldato italiano.

Africa settentrionale

In questo tipico scacchiere di guerra, che rappresentava e doveva rappresentare il classico, ideale campo di battaglia della guerra moderna, l'aviazione ebbe assieme al carro armato un ruolo determinante, insostituibile, decisivo.

Sin dall'inizio della guerra e dopo l'eliminazione del potenziale pericolo francese in Tunisia, la superiorità aerea della R.A. non venne mai contestata e messa in pericolo dalla pur forte aviazione britannica del Medio Oriente.

Alcune limitazioni tecniche del materiale di volo italiano: SM. 81 nel bombardamento, CR. 32 nella caccia, Ca. 310 e Ba. 65 nell'assalto, erano compensate da una massiccia linea di SM. 79 e Cr. 42 in misura tale da uguagliare le qualità dei bombardieri "Blenheim" e dei caccia "Gladiator", suggerendo con un armonico, ideale impiego delle truppe terrestri e dell'aviazione, ogni possibile soluzione offensiva sul territorio egiziano.

L'offensiva del settembre che portò alla conquista di Sidi el Barrani, fu resa possibile dalla presenza costante e vigile dell'aviazione, anche se mancò da parte inglese il contrasto energico e la volontà di resistere secondo i canoni di una dottrina moderna applicabile negli spazi desertici, dove la conquista o l'abbandono di centinaia di km di territorio non implica, nell'economia reale della guerra meccanizzata, alcuna rinuncia di prestigio o una menomazione fisica del possesso territoriale.

A ciò aggiungasi il discutibile principio sancito dallo SMG, che l'impiego dell'aviazione era di stretta pertinenza del Comandante Superiore di Scacchiere, il quale disponeva a suo giudizio di tale prerogativa impartendo al Comandante dell'aviazione di settore le necessarie disposizioni d'interven-

to, segnalando obiettivi da battere e finalità da realizzare. Furono questi aspetti di servizio che logorarono ben presto l'efficienza e la potenzialità della 5ª Squadra Aerea, utilizzata assurdamente per la caccia a fantomatiche o reali autoblindo scorrazzanti nelle retrovie della Marmarica, col risultato di ridurre a modesta entità numerica e di efficienza agguerriti Stormi di bombardieri e di caccia con enorme dispendio di carburante e modesti risultati effettivi.

Un compito questo squisitamente di competenza dell'Esercito, che aveva talune difficoltà ad eseguirlo per insufficienza tecnica di mezzi corazzati e blindati idonei a fronteggiarlo. Una realtà mortificante emersa su un territorio coloniale che per caratteristiche orografiche, ambientali e climatiche doveva aver suggerito almeno da un decennio allo SMG, una seria, doverosa e adeguata impostazione filosofica, tecnologica e addestrativa degna di un esercito moderno.

L'aspetto più preoccupante si verificò però allorché gli inglesi passarono all'offensiva nella prima decade di dicembre, attaccando con pesanti carri armati, con efficienti cannoni e fanteria motorizzata, le più numerose fanterie italiane appiedate e ristrette in ridotti difensivi campali.

Chiuse in una serie di sacche successive, sistematicamente annientate e costrette alla resa dopo l'amara constatazione dell'inutilità distruttiva dei vecchi e inadeguati cannoni da campagna, della scarsa efficacia dei nuovi pezzi controcarro i cui proiettili slittavano sulle corazze dei Mark I "Mathilda" e la mortificante incapacità dei carri armati «L. 35» che si trasformavano rapidamente in funeree pire per i valorosi e sfortunati equipaggi, ancor prima di giungere a contatto con le potenti armi del nemico.

Di fronte alle proporzioni inusitate della disfatta che stava verificandosi fra Sidi el Barrani, Sollum e Tobruk, il comando superiore FF.AA. dell'ASI non ebbe altra alternativa per tentare di salvare il salvabile che richiedere l'aiuto totale e completo della 5ª Squadra Aerea sacrificatasi quasi interamente in un compito impossibile ma doveroso.

Indice

CAPITOLO PRIMO - 1939

L'anno cruciale per l'Europa.....	pag.	13
La grande stagione dei primati mondiali	"	24
Il nuovo materiale di volo	"	27
L'industria aeronautica italiana	"	32
L'occupazione italiana dell'Albania	"	42
Avvenimenti nella R.A. nel 1939	"	46
La situazione strategica nel Mediterraneo	"	54

CAPITOLO SECONDO

La situazione delle FF.AA. italiane	pag.	59
D.I.C.A.T. - L'organizzazione difensiva antiaerea italiana	"	72
Lo stato di preparazione della R.A.	"	75

CAPITOLO TERZO

Le dottrine - I metodi di impiego	pag	131
Il potenziale bellico aeronautico delle aviazioni europee	"	135
10.6.1940 - Ordinamento Ministero Aeronautica	"	151
Contrassegni d'identificazione nazionalità	"	179
La suprema direzione della guerra	"	179
La dichiarazione di guerra	"	185

CAPITOLO QUARTO

1940 - L'anno cruciale per l'Italia	pag.	189
L'offensiva tedesca ad occidente	"	191
La guerra aerea sul fronte occidentale	"	196
L'aviazione francese	"	201
Commissione Italiana Armistizio Francia - C.I.A.F.	"	213
Il Corpo Aereo Italiano in Belgio	"	218
L'attacco alla Grecia - Ciclo offensivo-difensivo	"	235
Le operazioni di guerra aerea in Grecia	"	246
Il convegno di Salisburgo - 18/19 novembre 1940	"	256
La situazione sul finire del 1940	"	258
Ciclo operativo - Scacchiere A.O.I.	"	268
La conquista del Somaliland	"	279
Il periodo di stasi (20.8.1940 - 10.1.1941)	"	282

CAPITOLO QUINTO

La guerra nel Mediterraneo	pag.	433
Sardegna	"	433
Sicilia	"	445
Egeo - Dodecanneso	"	469
La guerra in A.S.	"	519
L'attività del S.A.S.	"	580

CAPITOLO SESTO

I primi risultati di guerra	pag.	636
Produzione industriale aeronautica	"	645
Situazione generale	"	663
Consuntivo di guerra	"	667

FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI NOVEMBRE 1981 A CURA DELLA FUSA EDITRICE S.R.L. PER CONTO DELLO STATO MAGGIORE AERONAUTICA

RISTAMPA - MAGGIO 1996
ARTI GRAFICHE RUBBETTINO
SOVERIA MANNELLI (CZ)